

**FAKTOR - FAKTOR YANG BERPENGARUH
TERHADAP PEMBENTUKAN KARAKTER JALAN
SEBAGAI BENTUKAN TIGA DIMENSI**

STUDI KASUS : JALAN PEMUDA KOTA SEMARANG (TUGU MUDA - JEMBATAN BEROK)

TESIS

**Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan
Mencapai Derajat Sarjana S-2**



DIAJUKAN OLEH :

JOHANES ADHI NUGROHO

L4B 006 160

MENTOR :

DR. IR. EDI PURWANTO, MT

CO MENTOR :

IR. SUZANNA RATIH SARI, MM. MA

**MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG**

2008

LEMBAR PENGESAHAN

FAKTOR - FAKTOR YANG BERPENGARUH TERHADAP PEMBENTUKAN KARAKTER JALAN SEBAGAI BENTUKAN TIGA DIMENSI

STUDI KASUS : JL. PEMUDA KOTA SEMARANG (TUGU MUDA - JEMBATAN BEROK)

Disusun Oleh :

Johanes Adhi Nugroho

L4B 006 160

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
pada tanggal 20 September 2008

Tesis ini telah diterima sebagai persyaratan
memperoleh gelar Magister Teknik

Mengesahkan :

Mentor

Co Mentor

Dr. Ir. Edi Purwanto, MT

MM. MA

NIP. 131 885 300

Ir. Suzanna Ratih Sari,

NIP. 132 007 103

Universitas Diponegoro Semarang
Program Pasca Sarjana
Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur

Ir. Bambang Setioko, M.Eng

NIP. 130 516 595

LEMBAR PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa tesis dengan judul :

**“FAKTOR - FAKTOR YANG BERPENGARUH TERHADAP PEMBENTUKAN
KARAKTER JALAN SEBAGAI BENTUKAN TIGA DIMENSI**

STUDI KASUS : JL. PEMUDA KOTA SEMARANG (TUGU MUDA - JEMBATAN BEROK)

adalah benar - benar hasil karya Saya. Apabila terdapat hasil karya orang lain di dalam tesis yang Saya buat ini, semua merupakan referensi literatur yang sumbernya tercantum dalam daftar pustaka.

Semarang, September 2008

Johanes Adhi Nugroho

L4B 006 160

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas terselesaikannya tesis berjudul :

“FAKTOR - FAKTOR YANG BERPENGARUH TERHADAP PEMBENTUKAN KARAKTER JALAN SEBAGAI BENTUKAN TIGA DIMENSI

STUDI KASUS : JL. PEMUDA KOTA SEMARANG (TUGU MUDA - JEMBATAN BEROK)

Tesis ini disusun sebagai persyaratan guna memperoleh kelulusan derajat Sarjana S-2 pada Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang dan untuk selanjutnya memperoleh gelar Magister Teknik.

Terselesaikannya tesis ini tak lepas dari bimbingan dan bantuan dari pihak - pihak terkait. Oleh sebab itu, pada kesempatan ini Penyusun menyampaikan ucapan terimakasih yang sebesar - besarnya kepada :

1. Dr. Ir. Edi Purwanto, MT, selaku Mentor yang telah membimbing dan membagi ilmu selama proses penyusunan hingga terselesaikannya tesis ini.
2. Ir. Suzanna Ratih Sari, MM. MA, selaku Co Mentor yang telah membimbing dan membagi ilmu selama proses penyusunan hingga terselesaikannya tesis ini.
3. Prof. Ir. Totok Roesmanto, M.Eng, selaku dosen penguji sidang tesis.
4. Ir. Bambang Setioko, M.Eng, selaku Ketua Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang.

5. Prof. Ir. Edy Darmawan, M.Eng, selaku Sekretaris Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang.
6. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen di Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang, terimakasih untuk ilmu yang telah diberikan kepada Penyusun.
7. Segenap karyawan Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang : Mbak Tutik dan Mbak Etik (terimakasih untuk kerjasama yang baik dalam hal administrasi perkuliahan), Mbak Endah (terimakasih dalam hal peminjaman buku dan informasi - informasinya), "Profesor" Moko (terimakasih untuk jasanya dalam mendukung kelancaran kegiatan perkuliahan).
8. dr. Yoseph Supriyono, SpOG (papa), Veronica Roesmiyati (mama), Fransisca Widyawati (adik), untuk cintakasih, doa dan dukungannya yang besar.
9. Keluarga Besar Penulis, terutama Eyang Hadi dan Budhe Tin yang menjadi tempat bernaung penulis di Semarang, terimakasih untuk doa dan dukungannya.
10. Hera Swadhita Sake, ST, untuk kasih sayang, doa dan dukungannya.
11. Bernadus Himawan, ST, untuk ilmu yang telah dibagikan.
12. Seluruh teman - teman angkatan XIII Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang, yang telah berbagi suka duka bersama selama ini : Alfanita Exacty Okterina, ST, Defri Servana, ST, Rani Hapsari, ST, Sofiah Nurmasari, ST, dan Ir. Tony Subrata Suryat.
13. Fath Trinugrohoadiwijaya, ST, adik kelas angkatan XIV Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang, terimakasih untuk

waktu dan tenaga yang diberikan guna menemani Penyusun melakukan dokumentasi terhadap lokasi penelitian.

14. Teman teman di rumah, yang telah menemani Penyusun dalam menyusun tesis ini : Ricky Erindito, Reza Erindrata, Eri Wicaksono, Beni Indra Kurniadi, Lingga Winarso.

15. Asih dan Lukluk, mahasiswa S1 Reguler angkatan 2006 Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro Semarang, yang telah membantu selama proses pengumpulan data di lapangan.

16. Mas Arie Suwandono, SE, yang telah membantu selama proses pengolahan data.

17. Pihak - pihak lain yang telah membantu, terimakasih banyak...

Penyusun berharap semoga tesis ini dapat bermanfaat dan memberikan sumbangan bagi semua pihak. Demi kesempurnaan tesis ini, Penyusun mengharapkan masukan berupa saran, tanggapan dan kritik positif dari pembaca sekalian. Sekian. Terimakasih.

Semarang, September 2008

Penyusun

Johanes Adhi Nugroho

L4B 006 160

ABSTRAK

Tesis ini bertujuan untuk mengetahui faktor - faktor yang berpengaruh terhadap pembentukan karakter Jalan Pemuda Kota Semarang sebagai bentukan tiga dimensi. Jalan Pemuda Kota Semarang dipilih karena merupakan salah satu jalan yang mempunyai peran penting bagi perkembangan Kota Semarang. Jalan ini mempunyai nilai sejarah yang sangat tinggi (Yoga dalam Darmawan, 2005).

Menurut Spurrier dalam Bishop (1989), jalan tidak dapat dipertimbangkan hanya sebagai jalur kendaraan, tetapi secara keseluruhan menjadi bagian integral kehidupan manusia. Jalan yang ideal harus membentuk suatu unit yang terlingkup di dalamnya (Gibberd, 1955). Moughtin (1992) memberikan pengertian jalan merupakan sebuah keseluruhan, sebuah ruang tiga dimensi di antara dua garis bangunan maupun pepohonan. Jalan harus dilihat sebagai komunitas kompleks yang menyediakan beraneka ragam fungsi (Southworth, 1997).

Penelitian dilakukan berdasarkan pada paradigma kuantitatif dengan pendekatan post positivistik rasionalistik. Variabel - variabel yang ada dalam penelitian ini, yaitu "faktor - faktor pembentuk karakter jalan sebagai bentukan tiga dimensi" sebagai "variabel bebas" dan "karakter Jalan Pemuda Kota Semarang sebagai bentukan tiga dimensi" sebagai "variabel tergantung". Faktor - faktor pembentuk karakter jalan diambil dari teori Jalan yang Berkarakter Kuat oleh Allan B. Jacobs (1993), yaitu pepohonan, awalan dan akhiran, keanekaragaman bangunan, perabot jalan, ruang terbuka, aksesibilitas,

kepadatan, dan kontras. Teknik pengambilan data dengan kuesioner langsung tertutup dengan alternatif jawaban menggunakan skala Likert untuk mendapatkan data ordinal dari responden, teknik pengolahan data dengan jenis statistik deskriptif, mencari nilai rata - rata dan modus dari data ordinal masing - masing faktor, dan telah dihasilkan nilai masing - masing faktor yang dianggap berpengaruh terhadap pembentukan karakter Jalan Pemuda Kota Semarang sebagai bentukan tiga dimensi. Selanjutnya, dilakukan pemaknaan terhadap hasil temuan penelitian dan terakhir dituliskan kesimpulan dan rekomendasi.

Lokasi penelitian, yaitu Jalan Pemuda Kota Semarang, dalam penelitian ini dibagi menjadi empat segmen yaitu : segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel), segmen 2 (Unaki - De Koning), segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri), dan segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak). Hasil dari temuan penelitian juga akan disajikan per segmennya, agar tidak menjadi bias.

Dari hasil pengolahan statistik, diketahui bahwa faktor yang berpengaruh pada segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) adalah Kepadatan, Kontras, Keanekaragaman Bangunan, dan Awalan Dan Akhiran. Faktor yang berpengaruh pada segmen 2 (Unaki - De Koning) adalah Kepadatan, Keanekaragaman Bangunan, Kontras, dan Pepohonan. Faktor yang berpengaruh pada segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) adalah Awalan Dan Akhiran, Keanekaragaman Bangunan, Kepadatan, dan Aksesibilitas. Faktor yang berpengaruh pada segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) adalah Awalan Dan Akhiran, Keanekaragaman Bangunan, Kontras, dan Aksesibilitas.

ABSTRACT

The aim of its thesis is for knowing the influential factors to the forming of street character as a three dimensional form, case study Pemuda Street Semarang City. Pemuda Street Semarang City has been choosen as case study because it street, in the past, plays an important role in the development of Semarang City. This street has a high history value (Yoga in Darmawan, 2005).

According to Spurrier in Bishop (1989), street can not be considered only as a vehicle path, but in a whole becoming an integral part of human life. An ideal street must be forming a covered unit inside (Gibberd, 1955). Moughtin (1992) define that street is a totality, a three dimensional space between two buildings line or trees. Street had to be seen as a complex community that provide many fuctions (Southworth, 1997).

This research has been done based on quantitative paradigm within post positivistik rasionalistik approachment. Variables in this research are “street character forming factors as a three dimensional form” as independent variable an “Pemuda Street Semarang City character as a three dimensional form” as dependent variable. Street character forming factors has been taken from Great Street theory by Allan B. Jacobs (1993), that are : Trees, Beginnings and Endings, Diversity of Buildings, Details, Places, Accessibility, Density, and Contrast. Data collection technique using close direct questionnaire with alternative answer using Likert measure for finding ordinal data from the respondents. Processing data technique using descriptive statictic, find the mean and mode from each factor ordinal data, and has been resulted value of each factor that influent into the forming of Pemuda Street Character as a three

dimensional form. Furthermore, do the explanation to the result of research and then write the conclusion and recommendation.

The research location, that is Pemuda Street Semarang City, in its research divided into four segment, that are : first segment (Lawangsewu - Novotel Hotel), second segment (Unaki - De Koning), third segment (Sri Ratu - Dibya Puri Hotel), fourth segment (Metro Hotel - Gedung Papak). The result of research will be presented in each segment.

From the result of statistic process, factor that influent in first segment (Lawangsewu - Novotel Hotel) are Density, Contrast, Diversity of Buildings, and Beginnings and Endings. Factors that influent in second segment (Unaki - De Koning) are Density, Diversity of Buildings, Contrast, and Trees. Factors that influent in third segment (Sri Ratu - Dibya Puri Hotel) are Beginnings and Endings, Diversity of Buildings, Density, and Accessibility. Factors that influent in fourth segment (Metro Hotel - Gedung Papak) are Beginnings and Endings, Diversity of Buildings, Contrast, and Accessibility.

DAFTAR ISI

Lembar Pengesahan	i
Lembar Pernyataan	ii
Kata Pengantar	iii
Abstrak	vi
Abstract	viii
Daftar Isi	x
Daftar Gambar	xvi
Daftar Tabel.....	xxiii

BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	9
1.3 Tujuan Penelitian	9
1.4 Manfaat Penelitian	9
1.5 Lingkup Penelitian.....	10
1.6 Keaslian Penelitian.....	14
1.7 Sistematika Pembahasan	16
1.8 Alur Pikir Penelitian	19

BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	20
2.1 Teori Jalan Sebagai Bentuk Tiga Dimensi.....	20
2.1.1 Pengertian Jalan Sebagai Bentuk Tiga Dimensi	20

2.1.2	Karakter Jalan Sebagai Bentuk Tiga dimensi.....	22
2.2	Teori Jalan Yang Berkarakter Kuat.....	23
2.2.1	Pengertian Jalan Yang Berkarakter Kuat	23
2.2.2	Peran Jalan Bagi Kehidupan Masyarakat Kota	25
2.2.3	Pentingnya Kualitas Rancangan Fisik Jalan.....	26
2.2.4	Kriteria - Kriteria Jalan Yang Berkarakter Kuat.....	27
2.2.5	Setting Jalan Yang Berkarakter Kuat.....	28
2.3	Kesan Positif Jalan Yang Berkarakter Kuat	29
2.3.1	Tempat Bagi Masyarakat Untuk Berjalan Dengan Rasa	29
	Senang	29
2.3.2	Kenyamanan Fisik.....	31
2.3.3	Definisi / Kejelasan Batas Jalan.....	31
2.3.4	Kualitas Yang Memikat Mata	32
2.3.5	Kemampuan Memberikan Informasi Bagi Pengguna	33
2.3.6	Harmoni Antar Bangunan.....	33
2.3.7	Perawatan / Pemeliharaan.....	34
2.3.8	Kualitas Konstruksi Dan Rancangan	34
2.4	Faktor - Faktor Pembentuk Karakter Jalan Sebagai Bentuk	35
	Tiga Dimensi	35
2.4.1	Pepohonan.....	35
2.4.2	Awalan Dan Akhiran.....	38
2.4.3	Keanekaragaman Bangunan	39
2.4.4	Perabot Jalan	39
2.4.5	Ruang Terbuka	40
2.4.6	Aksesibilitas.....	41

2.4.7	Kepadatan	41
2.4.8	Panjang	42
2.4.9	Parkir	43
2.4.10	Kontras	44
2.4.11	Waktu	44
2.5	Teori Penilaian Visual Lansekap Sebagai Teori Yang Membantu	45
	Pemilihan Indikator Pembentuk Karakter Jalan	45
2.6	Landasan Konsep Penelitian	48
2.7	Hipotesis.....	52

BAB III METODE PENELITIAN 53

3.1	Pendekatan Penelitian	53
3.2	Definisi Operasional Penelitian	56
3.3	Alasan Pemilihan Ruang Lingkup Penelitian	56
3.4	Langkah Pokok Penelitian	58
3.5	Variabel Penelitian	59
3.6	Konsep Operasional.....	60
3.7	Teknik Pengumpulan Data.....	64
3.8	Penentuan Populasi Dan Penentuan Sampel	69
3.9	Alat / Instrumen Penelitian	72
3.10	Waktu Penelitian	73
3.11	Teknik Analisis Data.....	74
3.12	Teknik Eksplanasi / Pemaknaan.....	75

BAB IV TINJAUAN JALAN PEMUDA KOTA SEMARANG..... 78

4.1 Tinjauan Umum Jalan Pemuda Kota Semarang.....	78
4.2 Tinjauan Khusus Jalan Pemuda.....	81
4.2.1 Kondisi Pepohonan Di Jalan Pemuda Kota Semarang.....	81
4.2.2 Kondisi Awalan Dan Akhiran Di Jalan Pemuda Kota Semarang.	89
4.2.3 Kondisi Keanekaragaman Bangunan Di Jalan Pemuda Kota Semarang.....	92
4.2.4 Kondisi Perabot Jalan Di Jalan Pemuda Kota Semarang	100
4.2.5 Kondisi Ruang Terbuka Di Jalan Pemuda Kota Semarang	110
4.2.6 Kondisi Aksesibilitas Di Jalan Pemuda Kota Semarang.....	112
 BAB V ANALISIS DATA TEMUAN PENELITIAN	115
5.1 Pembahasan Faktor - Faktor Yang Berpengaruh Terhadap	115
Pembentukan Karakter Jalan Pemuda Sebagai Bentuk Tiga	115
Dimensi.....	115
5.1.1 Pembahasan Faktor - Faktor Yang Berpengaruh Di	115
Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)	115
5.1.2 Pembahasan Faktor - Faktor Yang Berpengaruh Di	134
Segmen 2 (Unaki - De Koning)	134
5.1.3 Pembahasan Faktor - Faktor Yang Berpengaruh Di	149
Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri).....	149
5.1.4 Pembahasan Faktor - Faktor Yang Berpengaruh Di	165
Segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak)	165
5.2 Faktor - Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Pembentukan	182
Karakter Jalan Pemuda Sebagai Bentuk Tiga Dimensi.....	182

BAB VI PEMAKNAAN HASIL TEMUAN PENELITIAN.....	184
6.1 Keefektifan Fungsi Pepohonan Dalam Perancangan Kota	184
6.2 Awal dan Akhir Suatu Jalan	187
6.2.1 Peran <i>Landmark</i> Kota	187
6.2.2 Nilai Sejarah Dan Kedekatan Dengan Masyarakat	189
6.2.3 Panjang Jalan	191
6.2.4 Jumlah Persimpangan	197
6.2.5 Bangunan Sebagai Acuan Lokasi Jalan.....	200
6.3 Dimensi Bangunan	201
6.4 <i>Skyline</i> Yang Terbentuk Di Jalan Pemuda Kota Semarang	203
6.5 Peran Aneka Ragam Bentuk Dan Warna Perabot Jalan.....	206
6.6 Keberadaan Sesuatu Yang Spesifik	207
6.6.1 Keberadaan Perabot Jalan Yang Konsisten Sepanjang Jalan....	207
6.6.2 Potensi Yang Terabaikan.....	209
6.6.3 Keberadaan Balai Kota Semarang	209
6.7 Pengaruh Persimpangan - Persimpangan Jalan	211
6.8 "Nama Lain" Dari Suatu Jalan.....	213
6.9 Peran Kegiatan Laten Suatu Jalan	214
 BAB VII KESIMPULAN	 219
7.1 Kesimpulan.....	219
7.2 Rekomendasi	222
7.2.1 Rekomendasi Bagi Pemerintah Kota Semarang	222
7.2.2 Rekomendasi Bagi Calon Peneliti Lain.....	224

DAFTAR PUSTAKA	xxiv
----------------------	------

LAMPIRAN

.....	xxvii
-------	-------

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Skema Perkembangan Kota Semarang Melalui Jalan Pemuda...	4
Gambar 2 Situasi Jalan Pemuda Pada Tahun 1904	4
Gambar 3 Trem Sebagai Alat Transportasi Di Awal Tahun 1900 - an	5
Gambar 4 Pertokoan Di Jalan Pemuda Pada Tahun 1975	5
Gambar 5 Presiden Soekarno Berpawai Di Jalan Pemuda Pada Tahun 1955	7
Gambar 6 Skema Lokasi Penelitian.....	11
Gambar 7 Pembagian Segmen Lokasi Penelitian	13
Gambar 8 Alur Pikir Penelitian	19
Gambar 9 Skema Langkah Pokok Penelitian	58
Gambar 10 Skema Hubungan Antar Variabel	60
Gambar 11 Skema Lokasi Penelitian.....	78
Gambar 12 Pembagian Segmen Lokasi Penelitian	80
Gambar 13 Kondisi Eksisting Pepohonan Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)	82
Gambar 14 Kondisi Eksisting Pepohonan Segmen 2 (Unaki - De Koning) ..	84
Gambar 15 Kondisi Eksisting Pepohonan Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)	86
Gambar 16 Kondisi Eksisting Pepohonan Segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak)	88
Gambar 17 Bangunan Yang Diduga Menjadi Penanda Awal Masuk Ke Jalan Pemuda Kota Semarang.....	90
Gambar 18 Awalan Dan Akhiran Jalan Pemuda Kota Semarang	91

Gambar 19 Kondisi Eksisting Bangunan Segmen 1 (Lawangsewu -	93
Hotel Novotel)	93
Gambar 20 Kondisi Eksisting Bangunan Segmen 2 (Unaki - De Koning)	95
Gambar 21 Kondisi Eksisting Bangunan Segmen 3 (Sri Ratu -	97
Hotel Dibya Puri)	97
Gambar 22 Kondisi Eksisting Bangunan Segmen 4 (Hotel Metro -	99
Gedung Papak)	99
Gambar 23 Kondisi Trotoar Di Sisi Utara Segmen 1 (Lawangsewu -	100
Hotel Novotel)	100
Gambar 24 Kondisi Trotoar Di Sisi Selatan Segmen 1 (Lawangsewu -	100
Hotel Novotel)	100
Gambar 25 Kondisi Pot Tanaman Dan Tanaman Segmen 1	101
(Lawangsewu - Hotel Novotel)	101
Gambar 26 Kondisi Bangku Atau Tempat Duduk Segmen 1	101
(Lawangsewu - Hotel Novotel)	101
Gambar 27 Kondisi Halte Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)	102
Gambar 28 Kondisi Tempat Sampah Di Atas Trotoar Segmen 1	102
(Lawangsewu - Hotel Novotel)	102
Gambar 29 Kondisi Trotoar Di Sisi Utara Segmen 2 (Unaki -	103
De Koning)	103
Gambar 30 Kondisi Trotoar Di Sisi Selatan Segmen 2 (Unaki -	103
De Koning)	103
Gambar 31 Kondisi Pot Tanaman Dan Tanaman Segmen 2	104
(Unaki - De Koning)	104

Gambar 32 Kondisi Bangku Atau Tempat Duduk Segmen 2	104
(Unaki - De Koning).....	104
Gambar 33 Kondisi Halte Segmen 2 (Unaki - De Koning).....	105
Gambar 34 Kondisi Tempat Sampah Di Atas Trotoar Segmen 2.....	105
(Unaki - De Koning).....	105
Gambar 35 Kondisi Trotoar Di Sisi Utara Segmen 3 (Sri Ratu -	106
Hotel Dibya Puri)	106
Gambar 36 Kondisi Trotoar Di Sisi Selatang Segmen 3 (Sri Ratu -	106
Hotel Dibya Puri)	106
Gambar 37 Kondisi Pot Tanaman Dan Tanaman Segmen 3	107
(Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)	107
Gambar 38 Kondisi Halte Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)	107
Gambar 39 Kondisi Tempat Sampah Di Atas Trotoar Segmen 3.....	108
(Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)	108
Gambar 40 Kios Perajin Plat Nomor Mobil / Plat Nomor Rumah / Stempel.	109
Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)	109
Gambar 41 Kios Perajin Plat Nomor Mobil / Plat Nomor Rumah / Stempel.	109
Segmen 2 (Unaki - De Koning)	109
Gambar 42 Kios Perajin Plat Nomor Mobil / Plat Nomor Rumah / Stempel.	109
Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri).....	109
Gambar 43 Kios Perajin Plat Nomor Mobil / Plat Nomor Rumah / Stempel.	109
Segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak)	109
Gambar 44 Persimpangan - Persimpangan Jalan Di Jalan Pemuda Kota... ..	110
Semarang.....	110
Gambar 45 Ruang Terbuka Di Jalan Pemuda Kota Semarang	111

Gambar 46 Bus Kota Melewati Jalan Pemuda Kota Semarang	112
Gambar 47 Angkutan Kota (<i>Daihatsu</i>) Melewati Jalan Pemuda Kota.....	112
Semarang.....	112
Gambar 48 Taksi Melewati Jalan Pemuda Kota Semarang	112
Gambar 49 Becak Melewati Jalan Pemuda Kota Semarang.....	113
Gambar 50 Akses Dari Dan Ke Jalan Pemuda Kota Semarang	114
Gambar 51 Perkantoran Pemerintah Di Segmen 1 (Lawangsewu -	117
Hotel Novotel)	117
Gambar 52 Perkantoran Swasta Di Segmen 1 (Lawangsewu -	117
Hotel Novotel)	117
Gambar 53 Sekolah Di Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel).....	117
Gambar 54 Hotel Di Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)	118
Gambar 55 Pertokoan Atau Mal Di Segmen 1 (Lawangsewu -	118
Hotel Novotel)	118
Gambar 56 Paragon City, Proyek Terbaru Di Segmen 1	125
(Lawangsewu - Hotel Novotel).....	125
Gambar 57 Bangunan Berarsitektur Kolonial Segmen 1	126
(Lawangsewu - Hotel Novotel).....	126
Gambar 58 Bangunan Berarsitektur Modern Segmen 1	126
(Lawangsewu - Hotel Novotel).....	126
Gambar 59 Bangunan Berarsitektur Postmodern Segmen 1	126
(Lawangsewu - Hotel Novotel).....	126
Gambar 60 Bangunan Berarsitektur Neo Vernakular Segmen 1	127
(Lawangsewu - Hotel Novotel).....	127
Gambar 61 Perkantoran Pemerintah Di Segmen 2 (Unaki - De Koning)	135

Gambar 62 Perkantoran Swasta Di Segmen 2 (Unaki - De Koning).....	136
Gambar 63 Sekolah Di Segmen 2 (Unaki - De Koning)	136
Gambar 64 Pertokoan Atau Mal Di Segmen 2 (Unaki - De Koning).....	136
Gambar 65 Restoran Atau Pusat Kuliner Di Segmen 2 (Unaki -	136
De Koning)	136
Gambar 66 Bangunan Berarsitektur Kolonial Segmen 2 (Unaki -	138
De Koning)	138
Gambar 67 Bangunan Berarsitektur Modern Segmen 2 (Unaki -	138
De Koning)	138
Gambar 68 Bangunan Berarsitektur Neo Vernakular Segmen 2 (Unaki -	139
De Koning)	139
Gambar 69 Bangunan Tidak Mempertegas Bentuk Jalan Segmen 2	141
(Unaki - De Koning).....	141
Gambar 70 Pepohonan Segmen 2 (Unaki - De Koning) Membuat Trotoar .	148
Menjadi Teduh	148
Gambar 71 Bangunan Mempertegas bentuk Jalan Segmen 3 (Sri Ratu - ...	157
Hotel Dibya Puri)	157
Gambar 72 Perkantoran Swasta Di Segmen 3 (Sri Ratu -	158
Hotel Dibya Puri)	158
Gambar 73 Pertokoan Atau Mal Di Segmen 3 (Sri Ratu -	158
Hotel Dibya Puri)	158
Gambar 74 Restoran Atau Pusat Kuliner Di Segmen 3 (Sri Ratu -	159
Hotel Dibya Puri)	159
Gambar 75 Hotel Di Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)	159

Gambar 76 Kondisi Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) Yang	163
Membuat Masyarakat Sulit Menyeberang	163
Gambar 77 Kendaraan Parkir Dan PKL Di Atas Trotoar Segmen 3.....	164
(Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)	164
Gambar 78 Bangunan Berarsitektur Kolonial Segmen 4 (Hotel Metro -.....	169
Gedung Papak)	169
Gambar 79 Bangunan Berarsitektur Modern Segmen 4 (Hotel Metro -	170
Gedung Papak)	170
Gambar 80 Bangunan Berarsitektur Neo Vernakular Segmen 4	170
(Hotel Metro - Gedung Papak)	170
Gambar 81 Faktor - Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Pembentukan	183
Karakter Jalan Sebagai Bentuk Tiga Dimensi Dalam.....	183
Perspektif Keseluruhan Jalan Pemuda Kota Semarang	183
Gambar 82 Pepohonan Di Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)	185
Memiliki Dimensi Yang Lebih Besar Daripada Pepohonan	185
Di Segmen 2 (Unaki - De Koning).....	185
Gambar 83 Bentuk Pepohonan Di Segmen 2 (Unaki De - Koning).....	186
Memayungi Trotoar	186
Gambar 84 Tugu Muda Nampak Berdiri Di Ujung Jalan Dilihat Dari.....	187
Jalan Pemuda	187
Gambar 85 Lawangsewu Dan Gedung Pandanaran Merupakan.....	189
Bangunan Yang Terletak Paling Barat Di Jalan Pemuda.....	189
Gambar 86 Ujung Timur Jalan Pemuda Kota Semarang Versi.....	192
Responden Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel).....	192

Gambar 87 Ujung Timur Jalan Pemuda Kota Semarang Versi	193
Responden Segmen 2 (Unaki - De Koning)	193
Gambar 88 Ujung Timur Jalan Pemuda Kota Semarang Versi	194
Responden Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)	194
Gambar 89 Ujung Timur Jalan Pemuda Kota Semarang Versi	196
Responden Segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak).....	196
Gambar 90 Bangunan - Bangunan Sebagai Acuan Lokasi Jalan Pemuda..	199
Gambar 91 Unaki Dan Sri Ratu Merupakan Bangunan Paling	201
Mendominasi bangunan Di Sekitar Segmen 2 Dan Segmen 3.	201
Gambar 92 Bangunan Paling Menonjol Belum Tentu Menjadi.....	202
Bangunan Yang Paling Diingat Masyarakat	202
Gambar 93 Sebagian <i>Skyline</i> Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)	203
Gambar 94 Sebagian <i>Skyline</i> Segmen 2 (Unaki - De Koning)	204
Gambar 95 Sebagian <i>Skyline</i> Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri).....	205
Gambar 96 Tugu Nol Kilometer Kota Semarang Di Jalan Pemuda	209
Gambar 97 Balaikota Hanya Satu Di Kota Semarang terletak Di	210
Jalan Pemuda	210
Gambar 98 Ilustrasi Persimpangan - Persimpangan Membagi Jalan	212
Pemuda Menjadi beberapa Penggal.....	212
Gambar 99 Kegiatan - Kegiatan Laten Di Jalan Pemuda Kota Semarang ..	217

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Penelitian Sejenis.....	14
Tabel 2 Pemilihan Faktor - Faktor Pembentuk Karakter Jalan Sebagai.....	47
Bentukan Tiga Dimensi	47
Tabel 3 Landasan Konsep Penelitian	50
Tabel 4 Indikator Dan Tolok Ukur Penelitian	61

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota merupakan suatu susunan fisik yang membentuk suatu kesatuan (Gosling, 1984). Elemen pembentuk fisik kota menurut Shirvani (1985) adalah tata guna lahan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka, jalur pejalan kaki, kegiatan pendukung, dan preservasi. Namun tidak serta merta kota hanya terbentuk secara fisik. Aspek sosial (*urban*) dan fisik kota (*city*) adalah dua hal yang saling mempengaruhi, bagaikan wadah dengan isinya (Hariyono, 2007).

Jalan adalah hal pertama yang terlintas di pikiran jika seseorang memikirkan sebuah kota (Moughtin, 1992). Jalan menjadi elemen kunci pembentuk kota (Southworth, 1997). Jalan merupakan infrastruktur kota yang paling berkembang sejak abad ke - 19 (Grigg, 1988). Menurut Bishop (1989), dari jalanlah seseorang akan mendapatkan pengalaman akan sebuah kota. Jane Jacobs (1965) memberikan argumentasinya bahwa jika jalan kota terlihat menarik, maka kota tersebut akan menarik. Begitu juga sebaliknya, jika jalan kota terlihat membosankan, maka kota tersebut akan terlihat membosankan. Dalam risetnya, Lynch (1960) menyimpulkan bahwa jalan adalah pembentuk citra kota yang paling utama, dengan kata lain jalan menjadi kerangka pembentuk fisik sebuah kota. Jika jalan kota kehilangan identitas, maka citra kota tersebut secara keseluruhan akan sulit ditentukan. Spreiregen (1965) mengungkapkan pernyataan yang senada yaitu jalan menjadi elemen

perancangan kota yang memiliki kekuatan penuh dalam membentuk sebuah kota.

Jalan sebagai properti dasar keberadaan manusia menjadi simbol orisinal dan agung (Norberg-Schulz's, 1971). Bishop (1989) memperkuat pendapat tersebut dengan menyatakan peran jalan adalah mengundang kesan pertama pengunjung dan membentuk identitas komunitas lokal dalam kaitannya sebagai ruang spesial dalam hierarki kota. Dalam tataran luas, jalan berfungsi sebagai simbol harga diri dari sebuah kota (Moughtin, 1992).

Menurut Spurrier dalam Bishop (1989), jalan tidak dapat dipertimbangkan hanya sebagai jalur kendaraan, tetapi secara keseluruhan menjadi bagian integral kehidupan manusia. Bila jalan direncanakan hanya berdasarkan anggapan akan fungsinya, maka akan menutup peluang untuk memanfaatkan jalan sebagai ruang beraktivitas (Budihardjo, 2005).

Jalan yang ideal harus membentuk suatu unit yang terlingkup di dalamnya (Gibberd, 1955). Moughtin (1992) memberikan pengertian jalan merupakan sebuah keseluruhan, sebuah ruang tiga dimensi di antara dua garis bangunan maupun pepohonan. Bagi berbagai generasi, jalan dengan ruang terbuka publiknya menyediakan ruang bagi komunitas kota di luar rumah. Barnett (1982) menambahkan bahwa elemen dasar perencanaan ruang terbuka publik adalah dengan mengenali pentingnya jalan sebagai kerangka kerja dari ruang terbuka publik. Setiap jalan membentuk setting (Jacobs, 1993), yang terbentuk dari berbagai elemen fisik dan elemen sosial, sehingga ruang jalan dapat memberikan berbagai macam makna. Jalan harus dilihat sebagai komunitas kompleks yang menyediakan beraneka ragam fungsi (Southworth,

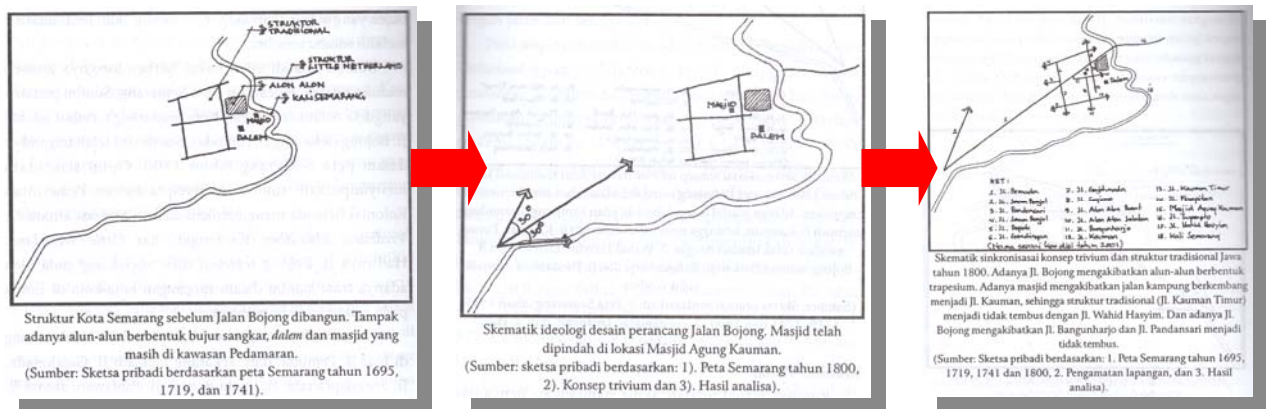
1997). Jalan adalah ruang panggung bagi interaksi komunitas dan perkembangan lingkungan sekitar.

Di atas telah dijelaskan arti penting jalan bagi pembentukan citra kota dan perannya bagi kehidupan manusia. Dalam skala mikro Kota Semarang, jalan yang paling terkenal apabila ditilik dari aspek sejarahnya adalah Jalan Pemuda. Jalan Pemuda merupakan salah satu jalan yang mempunyai peran penting bagi perkembangan Kota Semarang. Jalan ini mempunyai nilai sejarah yang sangat tinggi (Yoga dalam Darmawan, 2005).

Dahulu, Jalan Pemuda bernama Jalan Bojong. Nama Bojong diambil dari Bahasa Belanda "*Boot-jongen*" yang artinya anak kapal (Hanapi dalam Nugroho, 2001), anak kapal yang dimaksud adalah awak kapal perang negeri Belanda yang singgah di Pelabuhan Semarang. Awak - awak kapal ini tinggal di asrama angkatan laut yang terletak di Jalan Bojong. Orang Jawa mempermudah lafal "*Boot-jongen*" menjadi Bojong.

Kota Semarang berkembang melalui Jalan Pemuda (Tio, 2005). Menurut peta Kota Semarang tahun 1695, embrio Kota Semarang adalah daerah di sekitar Kali Semarang yaitu Kampung Kauman, Pecinan, Kampung Melayu (Wijanarka, 2007). Kemudian menurut peta Kota Semarang tahun 1741, dibangun *Little Netherland* yang berfungsi sebagai kawasan hunian orang Belanda. Karena lokasinya yang semakin padat, kemudian embrio Kota Semarang ini berkembang. Menurut peta Kota Semarang tahun 1800, terdapat satu jalan yang memotong jalur tradisional pada sisi barat Kali Semarang secara diagonal. Jalan tersebut kini bernama Jalan Pemuda (Wijanarka, 2007). Jalan ini cenderung mengarah ke barat daya dari *Little Netherland* dan berakhir

di kawasan yang kini merupakan Tugu Muda. Berdasarkan peta Kota Semarang tahun 1813, 1825, 1847, 1866, 1880, 1892, dan 1909, Kota Semarang berkembang mengikuti dua pola yaitu jalan tradisional dan mengikuti pola diagonal yang didasari oleh Jalan Pemuda tersebut.



Gambar 1 Skema Perkembangan Kota Semarang Melalui Jalan Pemuda
Sumber : Wijanarka, 2007

Pada mulanya, Jalan Pemuda dirancang seperti jalan - jalan di Eropa, baik dimensi jalan, dimensi bangunan, dan pepohonan. Oleh sebab itu, Jalan Pemuda menjadi tempat favorit bagi pengusaha - pengusaha Belanda dan Eropa dalam mendirikan rumah tinggal, villa - villa, dan gedung - gedung bergengsi. Bangunan - bangunan dibangun dalam dimensi yang besar dan memiliki halaman yang luas di depan. Jalan Pemuda saat itu tumbuh menjadi kawasan elit.



Gambar 2 Situasi Jalan Pemuda Pada Tahun 1904
Sumber : www.semarang.nl

Jalan Pemuda merupakan satu - satunya jalan yang lurus, lebar dan beraspal (Tio, 2005). Yang menarik dari keindahan sepanjang Jalan Pemuda adalah dari Jembatan Berok lurus hingga ke kaki Bukit Bergota di kiri dan kanan jalan terdapat aneka pohon pelindung besar utamanya Pohon Asam, hingga suasana sangat teduh. Pemandangan yang khas dari Jalan Pemuda pada awal tahun 1900 - an adalah adanya trem sebagai sarana angkutan massal yang berada di sisi jalan. Di sisi timur kawasan Jalan Pemuda, terdapat hotel, losmen, dan restoran pada jaman penjajahan Belanda. Hotel yang paling terkenal adalah *Hotel Du Pavillion* (kini Hotel Dibia Puri) serta restoran yang paling terkenal adalah *Restoran Smabert* dan *Restoran Oen*. Pada masa itu, jika dicermati karakter Jalan Pemuda terbentuk karena faktor struktur kawasannya.

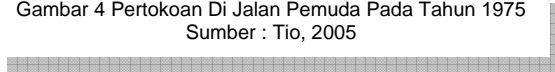


Gambar 3 Trem Sebagai Alat Transportasi Di Awal Tahun 1900 - an
Sumber : www.semarang.nl

Pada masa pasca kemerdekaan, kegiatan yang dominan adalah kegiatan perdagangan. Terdapat banyak toko seperti toko makanan, toko pakaian dan kain, toko buku, toko arloji, toko batik toko bunga, toko souvenir, toko elektronik, tokoacamata, dan lain - lain.



Gambar 4 Pertokoan Di Jalan Pemuda Pada Tahun 1975
Sumber : Tio, 2005



Di sisi barat Jalan Pemuda, terdapat Gedung Rakyat Indonesia Semarang yang sangat terkenal sebagai tempat berkumpulnya kaum elit. Terdapat pula banyak ruang pameran mobil dan bengkel. Sekolah Tionghoa bergengsi yang bernama *Chinese English School* juga berlokasi di jalan ini.

Nampaknya bila kita cermati, faktor dominan yang membentuk karakter Jalan Pemuda yang terbentuk di masa ini karena fungsinya sebagai kawasan perdagangan barang dan jasa. Kondisi tersebut mencerminkan kawasan tersebut sebagai pusat kota, karena pusat kota selayaknya dapat memberikan fasilitas bagi terpenuhinya kebutuhan publik.

Kini seiring dengan perkembangan jaman dan perkembangan pembangunan, kondisi elemen pembentuk fisik Jalan Pemuda telah mengalami perubahan. Pohon - pohon asam sebagai peneduh sebagian besar telah ditebang. Muncul bangunan - bangunan baru dengan dimensi besar yang menciptakan nuansa baru pada Jalan Pemuda. Peruntukan kawasannya kini menjadi tata guna lahan campuran.

Jalan Pemuda Kota Semarang adalah jalan yang lurus, menurut Alberti (1955) jalan yang lurus dengan alamnya akan berkarakter formal. Entah ada kaitannya atau tidak, namun faktanya kini di Jalan Pemuda banyak terdapat

kantor pemerintahan dan di antaranya adalah Kantor Walikota Semarang (Balaikota Semarang).

Jalan Pemuda juga sering digunakan sebagai rute pawai. Pada tahun 1955, mantan Presiden Soekarno pernah berpawai melewati jalan ini dengan mobil terbuka (Tio, 2005). Hingga kini Jalan Pemuda juga masih menjadi rute pawai *dugderan*, sebuah tradisi di Kota Semarang dalam rangka menyambut Bulan Ramadan. Hal ini seiring dengan pernyataan Moughtin (1992) bahwa jalan menjadi bagian dari eksepsi publik dan kegiatan parade. Jalan tidak hanya berarti sebagai sarana akses, tetapi juga menjadi arena ekspresi sosial.



Gambar 5 Presiden Soekarno Berpawai Di Jalan Pemuda Pada Tahun 1955
Sumber : Tio, 2005

Jalan Pemuda telah mengalami perubahan dalam elemen fisiknya. Hal ini sebagai konsekuensi karena jalan merupakan bagian dari elemen pembentuk kota. Kota bukanlah sesuatu yang statis karena memiliki hubungan erat dengan kehidupan pelakunya yang dilaksanakan dalam dimensi ke empat, yaitu waktu (Zahnd, 1999). Perkembangan itu bisa ke arah positif maupun negatif. Sebaiknya, arsitektur mesti mewadahi selera publik (tidak hanya perancangannya) dan dikagumi orang dalam waktu yang lama. Karya arsitektur yang membentuk kawasan mesti merupakan kesinambungan dengan akar

masa silam dan sekaligus mewadahi perubahan yang berorientasi ke masa depan (Budihardjo, 2005). Faktor - faktor apa saja yang berpengaruh dalam pembentukan karakter Jalan Pemuda Kota Semarang sebagai bentukan tiga dimensi pada kondisi sekarang ini?.

Peranan ruang publik, dapat berupa jalan, sebagai salah satu elemen kota dapat memberikan karakter tersendiri yang pada umumnya memiliki fungsi interaksi sosial bagi masyarakat, kegiatan ekonomi rakyat dan tempat apresiasi budaya (Darmawan, 2007). Lynch (1960) berargumen kualitas karakter spasial jalan akan mampu menguatkan citra dari jalan tertentu. Jalan adalah sebuah dunia kecil yang memiliki karakter tersendiri dan ikut membentuk karakter kota secara keseluruhan (Norberg-Schulz's, 1971). Dengan meningkatkan tampilan jalan akan memberikan efek yang positif (Bishop, 1989). Jalan yang atraktif dan terdesain dengan baik akan meminta pengunjung untuk memperpanjang waktu tinggalnya atau kembali mengunjungi jalan tersebut dan yang pasti akan menarik kesan pengunjung pada pandangan pertama.

Dari sini kemudian muncul pemikiran akan perlunya sebuah penelitian untuk mengetahui pengaruh faktor - faktor pembentuk karakter Jalan Pemuda Kota Semarang dalam membentuk karakter jalan tersebut. Penyusun melihat jalan bukan hanya dari fungsinya sebagai sarana transportasi, namun sebagai bentukan tiga dimensi yang menjadi wadah kegiatan manusia di dalamnya. Jalan tersebut akan dilihat sebagai satu unit yang melingkupi.

Gutman (1986) menyatakan bahwa ruang yang menarik seperti yang dijelaskan oleh Cullen (1961) lebih karena eksistensi dari komunitasnya. Karya Rapoport pada tahun 1983 mengindikasikan bahwa lingkungan sosial lebih memberikan efek daripada lingkungan fisik (Gans, 1968). Komunitas sosial

dalam sebuah bentukan fisik memegang arti penting sebagai pelaku pengguna kawasan. Seperti yang diungkapkan Lynch (1981), jiwa suatu tempat tidak hanya terbentuk dari tatanan fisik, namun juga oleh tatanan aktivitas atau fungsi dan bagaimana dialog di antara keduanya. Setiap masyarakat memiliki hubungan dengan bagian kota, dan citranya merasuk dalam kenangan dan makna (Lynch, 1960). Oleh karena itu, komunitas sosial yang dalam hal ini adalah masyarakat akan menjadi responden yang diharapkan dapat memberi jawaban berupa data ordinal bagi Penyusun dalam usaha mencapai tujuan penelitian dengan judul "Faktor - Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Pembentukan Karakter Jalan Sebagai Bentuk Tiga Dimensi. Studi Kasus : Jalan Pemuda Kota Semarang (Tugu Muda - Jembatan Berok)".

1.2 Perumusan Masalah

Jalan Pemuda sebagai salah satu jalan yang berperan penting dalam perkembangan Kota Semarang dan memiliki nilai sejarah yang sangat tinggi telah mengalami perubahan dalam elemen fisiknya. Hal ini sebagai konsekuensi karena jalan merupakan bagian dari elemen pembentuk kota. Kota bukanlah sesuatu yang statis karena memiliki hubungan erat dengan kehidupan pelakunya yang dilaksanakan dalam dimensi ke empat, yaitu waktu (Zahnd, 1999).

Ditinjau dari latar belakang di atas, maka Penyusun merumuskan *diperlukan sebuah penelitian untuk mengkaji faktor - faktor yang berpengaruh terhadap pembentukan karakter Jalan Pemuda Kota Semarang sebagai bentukan tiga dimensi.*

1.3 Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan masalah di atas, maka *tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor - faktor yang berpengaruh terhadap pembentukan karakter Jalan Pemuda Kota Semarang sebagai bentukan tiga dimensi.*

1.4 Manfaat Penelitian

- a. Penelitian ini **secara umum** diharapkan dapat menjadi referensi bagi Pemerintah Kota Semarang dalam menentukan kebijakan strategi pengembangan dan pembangunan kawasan Jalan Pemuda Kota Semarang.
- b. Penelitian ini **secara khusus** diharapkan dapat :
 - Meningkatkan pemahaman akan pengertian sebuah jalan yang tidak hanya dilihat dari fungsinya, tetapi dilihat sebagai keseluruhan, sebagai sebuah ruang tiga dimensi di antara dua garis bangunan maupun pepohonan (Moughtin, 1992).
 - Memberikan pengetahuan mengenai faktor - faktor yang berpengaruh terhadap pembentukan karakter Jalan Pemuda Kota Semarang sebagai bentukan tiga dimensi.
 - Menjadi masukan bagi calon peneliti lain yang akan melakukan penelitian dengan ruang lingkup substansial penelitian yang sejenis dengan penelitian ini.

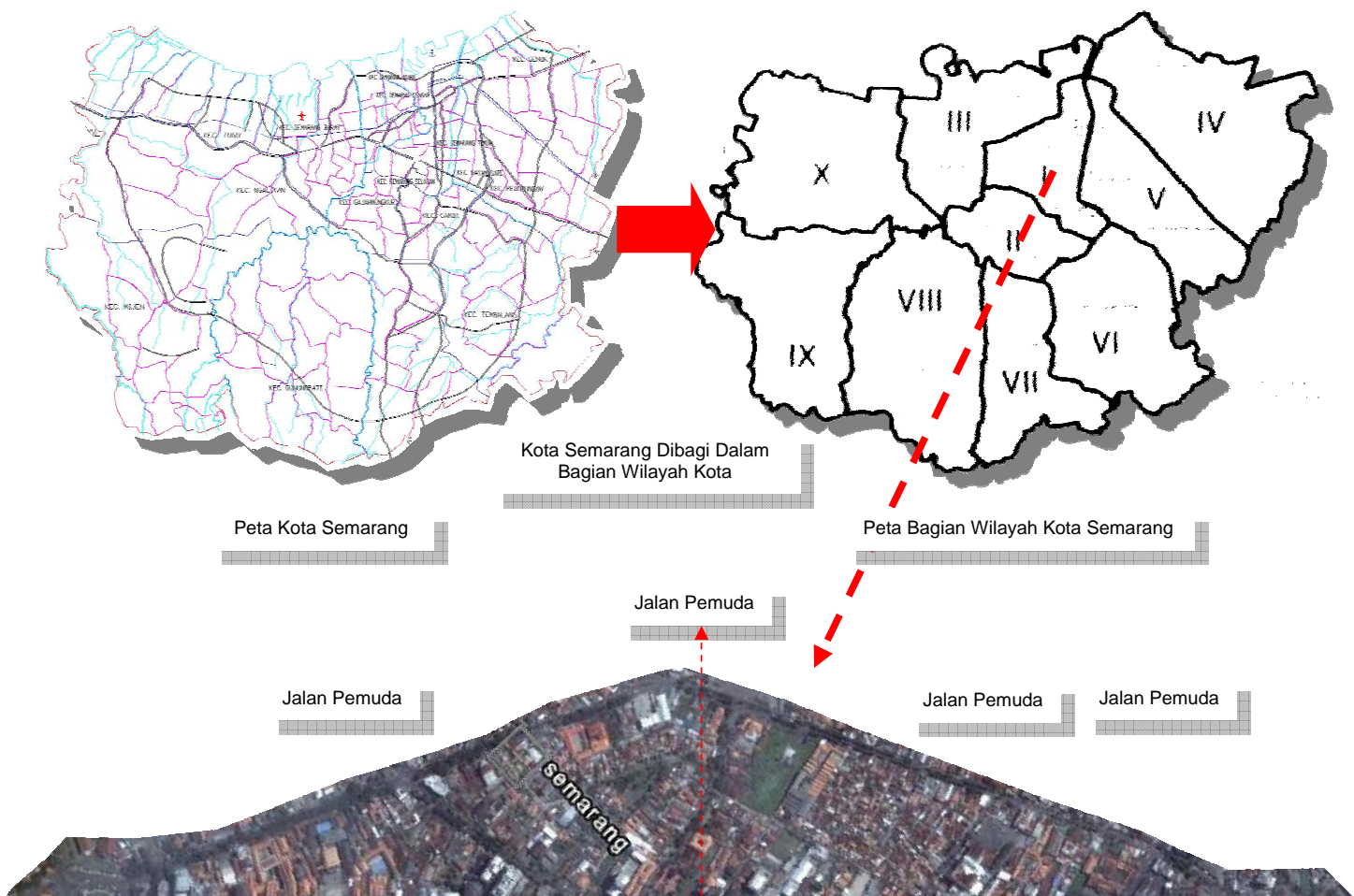
1.5 Lingkup Penelitian

- a. Lingkup penelitian ini **secara substansial** adalah *grand concept* yang dibentuk dari teori - teori substantif berisikan faktor - faktor yang

berpengaruh terhadap pembentukan karakter jalan sebagai bentukan tiga dimensi.

- b. Lingkup penelitian ini **secara spasial** adalah Jalan Pemuda Kota Semarang (Tugu Muda - Jembatan Berok).

Berikut ini adalah skema lokasi penelitian :





Berdasarkan pembagian Bagian Wilayah Kota Semarang, kawasan Jalan Pemuda berada pada Wilayah Bagian Wilayah Kota I Semarang dan berada di wilayah administratif Kecamatan Semarang Tengah. Kecamatan Semarang Tengah masuk dalam Bagian Wilayah Kota I bersama - sama dengan Kecamatan Semarang Timur dan Kecamatan Semarang Selatan (Sumber : Rencana Tata Ruang Wilayah Semarang 2000 - 2010).

Adapun fungsi dari Bagian Wilayah Kota I adalah sebagai berikut :

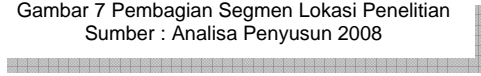
1. Kawasan Permukiman.
2. Kawasan Perdagangan dan Jasa.
3. Kawasan Campuran Perdagangan dan Jasa, Permukiman.
4. Kawasan Perkantoran.
5. Kawasan Spesifik / Budaya.

Jalan Pemuda memiliki wilayah dengan topografi datar. Jalan Pemuda tergolong sebagai jalan kolektor sekunder dengan peraturan daerah setempat yang berlaku antara lain : Koefisien Dasar Bangunan 50 % - 80 %, Ketinggian Bangunan 1 - 12 lantai, Garis Sempadan Bangunan 23 meter, dan Koefisien Lantai Bangunan 1 - 3,6.

Jalan Pemuda Kota Semarang merupakan jalan yang relatif panjang, oleh karena itu dalam penelitian ini Jalan Pemuda dibagi dalam empat segmen yaitu :



Gambar 7 Pembagian Segmen Lokasi Penelitian
Sumber : Analisa Penyusun 2008



1. Penggal Lawangsewu - Hotel Novotel.

Merupakan kawasan dengan tata guna lahan campuran antara kawasan perkantoran pemerintah dan swasta, kawasan pendidikan, dan kawasan perdagangan barang dan jasa.

2. Penggal Unaki - De Koning.

Merupakan kawasan dengan tata guna lahan campuran antara perkantoran swasta, kawasan pendidikan, dan kawasan perdagangan barang dan jasa.

3. Penggal Sri Ratu - Hotel Dibia Puri.

Merupakan kawasan perdagangan barang dan jasa.

4. Penggal Hotel Metro - Jembatan Berok.

Merupakan kawasan dengan tata guna lahan campuran antara perkantoran pemerintah dan kawasan perdagangan barang dan jasa.

1.6 Keaslian Penelitian

Beberapa penelitian sejenis yang pernah dilakukan antara lain :

Tabel 1 Penelitian Sejenis

No	Peneliti	Judul	Tujuan Penelitian	Sumber
1.	Ir. Adi Sasmito, MT	Karakteristik Pertokoan Pinggir Jalan di Kawasan Konservasi. Studi Kasus :	Tujuan penelitian ini adalah verifikasi kriteria pengembangan pertokoan	Tesis S2 pada Magister Teknik Arsitektur Undip

		Pertokoan Pinggir Jalan Malioboro.	pinggir jalan secara umum dan mencari keunikan pertokoan pinggir jalan yang dapat diterapkan di kawasan konservasi.	Semarang
2	Iwan Nugroho T.J, ST, MT	Keterkaitan Perkembangan Kota Dengan Perubahan Jati Diri Kawasan. Studi Kasus : Koridor Bojong - Semarang.	Tujuan penelitian ini adalah mengkaji perubahan komponen - komponen kawasan Bojong dalam setiap fase perkembangan, mengkaji perubahan jati diri kawasan Bojong yang terjadi pada waktu tertentu dalam setiap fase perkembangan, mengkaji hubungan perubahan kawasan Bojong dengan perubahan jati diri secara sinergis dan tidak sinergis dalam satu kontinuitas perkembangan kota.	Tesis S2 pada Magister Teknik Arsitektur Undip Semarang
3.	Ir. Dwi Jati L, MT	Pengaruh <i>Signage</i> Terhadap Estetika Visual (Koridor Komersial) Jalan Agus Salim Semarang.	Tujuan penelitian ini adalah mencari pengaruh <i>signage</i> terhadap estetika visual koridor komersial Jalan Agus Salim Semarang dan mencari pengaruh fungsi <i>signage</i> terhadap pemakai jalan dengan moda transport kendaraan bermotor.	Tesis S2 pada Magister Teknik Arsitektur Undip Semarang
4.	Ir. Tjoek Suroso Hadi, MT	Pengaruh Penataan <i>Street Furniture</i> Terhadap Karakter Ruang Jl. MT. Haryono Penggal Jalan Pertigaan Mrican Di Semarang.	Tujuan penelitian ini adalah untuk mengkaji pengaruh <i>street furniture</i> terhadap karakter ruang Jalan M.T Haryono khususnya pada penggal pertigaan Sompok hingga pertigaan Mrican.	Tesis S2 pada Magister Teknik Arsitektur Undip Semarang
5.	Mutiawati Mandaka, ST, MT	Pengaruh <i>Signage</i> Pada Bangunan - Bangunan Komersil Terhadap Estetika Visual Koridor Jalan Pandanaran Semarang.	Tujuan penelitian ini adalah mencari pengaruh <i>signage</i> yang terdapat pada bangunan - bangunan komersil terhadap estetika visual koridor di sepanjang Jalan Pandanaran.	Tesis S2 pada Magister Teknik Arsitektur Undip Semarang
6.	Prakasa Yoga, ST, MT	Citra Koridor Jl. Sudirman Antara Kawasan Pasar Gede Dengan Keraton Surakarta.	Tujuan penelitian ini adalah mengkaji citra koridor Jalan Sudirman antara simpul	Tesis S2 pada Magister Teknik Arsitektur Undip

			kawasan Pasar Gedhe dengan kawasan Keraton Surakarta.	Semarang
7.	Iwan Chairil Anwar, ST, MT	Kajian <i>Setback</i> Bangunan Terhadap Estetika Visual Pada Penggal Koridor Jalan Pandanaran Semarang	Tujuan penelitian ini adalah mengkaji pengaruh yang ditimbulkan oleh <i>setback</i> bangunan terhadap estetika visual.	Tesis S2 pada Magister Teknik Arsitektur Undip Semarang

Sumber : Penyusun 2008, Data Dari Perpustakaan Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang

Yang membedakan penelitian ini dari penelitian terdahulu di atas yaitu :

1. Penelitian no 1, 3, 4, 5, 7 mengkaji secara spesifik suatu elemen jalan (karakter pertokoan, *signage*, *street furniture*, *setback* bangunan), sedangkan penelitian yang akan dilakukan ini tidak mengkaji secara spesifik tetapi mengkaji berdasarkan *grand concept* yang dibentuk dari teori - teori substantif berisikan faktor - faktor yang berpengaruh terhadap pembentukan karakter jalan sebagai bentukan tiga dimensi.
2. Penelitian no 2 walaupun lokasi penelitian sama dengan penelitian yang akan dilakukan yaitu Jalan Pemuda Kota Semarang, namun dalam penelitian ini tidak akan mengkaji karakter lokasi penelitian pada jaman dahulu dan tidak mengkaji fase - fase perkembangannya. Penggalan karakter akan dilakukan pada kondisi eksisting. Teori yang dipakai juga berbeda, penelitian ini akan menggunakan *grand concept* yang dibentuk dari teori - teori substantif berisikan faktor - faktor yang berpengaruh terhadap pembentukan karakter jalan sebagai bentukan tiga dimensi.
3. Penelitian no 6 substansinya hampir sama dengan penelitian ini, namun tinjauan teori yang digunakan berbeda.

1.7 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan penelitian terdiri dari tujuh bab yang saling berhubungan erat dan merupakan rangkaian dari kerangka pemikiran.

Penulisan laporan penelitian disusun dalam sistematika sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Merupakan pendahuluan yang berisi latar belakang penelitian, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, lingkup penelitian, keaslian penelitian, sistematika pembahasan, dan alur pikir penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Merupakan landasan teoritis penelitian yang berisi uraian tinjauan teori jalan sebagai bentukan tiga dimensi, teori jalan yang berkarakter kuat, kesan positif jalan yang berkarakter kuat, faktor - faktor yang membentuk karakter jalan, teori penilaian visual lansekap sebagai teori yang membantu pemilihan indikator pembentuk karakter jalan, landasan konsep penelitian, dan hipotesis.

BAB III METODE PENELITIAN

Merupakan uraian dari metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini, yang berisikan : pendekatan penelitian, definisi operasional penelitian, alasan pemilihan ruang lingkup penelitian, langkah pokok penelitian, variabel penelitian, konsep operasional, teknik pengumpulan data, penentuan populasi penelitian dan sampel penelitian, alat / instrumen penelitian, waktu penelitian, teknik analisis data, dan teknik eksplanasi / pemaknaan.

BAB IV TINJAUAN JALAN PEMUDA KOTA SEMARANG

Merupakan gambaran lokasi penelitian yang berisikan tinjauan umum Jalan Pemuda Kota Semarang dan tinjauan khusus kondisi eksisting jalan tersebut ditinjau berdasarkan masing - masing faktor pembentuk karakter jalan sebagai bentukan tiga dimensi dari *grand concept* yang telah terbentuk.

BAB V ANALISIS DATA TEMUAN PENELITIAN

Merupakan proses analisis data, dimana data - data ordinal dari hasil kuesioner terhadap responden dibuat statistik, dan kemudian dideskripsikan sesuai hasil olah statistik data.

BAB VI PEMAKNAAN HASIL TEMUAN PENELITIAN

Dari hasil analisa temuan penelitian selanjutnya akan dilakukan pemaknaan terhadap temuan penelitian tersebut. Pemaknaan ini dilakukan supaya lebih memperdalam hasil temuan penelitian.

BAB VII KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Merupakan kesimpulan dari keseluruhan rangkaian proses penelitian dan rekomendasi berdasarkan dari hasil temuan penelitian.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Teori dalam penelitian kuantitatif menjadi faktor yang sangat penting dalam proses penelitian. Separuh dari kegiatan penelitian adalah proses teori atau proses berteori. Pada proses ini peneliti melakukan analisis - analisis deduktif untuk mencoba menjawab permasalahan yang sedang dihadapi. Pada bagian ini pula dinamakan dengan berpikir rasional logis (Bungin, 2005).

Pada penelitian kuantitatif, teori atau paradigma teori digunakan untuk menuntun peneliti menemukan masalah penelitian, menemukan hipotesis, menemukan konsep - konsep, menemukan metodologi, dan menemukan alat - alat analisis data. Melihat pentingnya kedudukan teori dalam penelitian

kuantitatif, maka merupakan sebuah keharusan bagi setiap peneliti untuk memahami teori dan mengerti kedudukannya dalam penelitian yang dilakukannya.

Dalam penelitian ini, teori - teori yang digunakan adalah teori dari bidang ilmu Arsitektur dan Perancangan Kota (*Urban Design*) yang dapat digunakan untuk memahami penelitian dengan judul "Faktor - Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Pembentukan Karakter Jalan Sebagai Bentuk Tiga Dimensi. Studi Kasus : Jalan Pemuda Kota Semarang (Tugu Muda - Jembatan Berok)".

2.1 Teori Jalan Sebagai Bentuk Tiga Dimensi

2.1.1 Pengertian Jalan Sebagai Bentuk Tiga Dimensi

Menurut Moughtin (1992), jalan adalah garis komunikasi yang digunakan untuk melakukan perjalanan di antara dua tempat yang berbeda, baik menggunakan kendaraan maupun berjalan kaki. Jika disebut jalur, jalan adalah cara untuk menuju akhir tujuan atau perjalanan. Jalan merupakan permukaan linier dimana pergerakan terjadi di antara dua tempat, sehingga dapat dikatakan fungsi jalan adalah menjadi penghubung antara dua bangunan, penghubung antara dua jalan, atau penghubung antara dua kota. Bentuk jalan menurut Moughtin (1992) dapat dibagi menjadi beberapa bentuk, antara lain : lurus atau melengkung, panjang atau pendek, lebar atau sempit, terlingkup atau terbuka, formal atau informal.

Pendapat senada dilontarkan oleh Carr (1992), jalan adalah komponen dari sistem komunikasi kota sebagai sarana pergerakan benda, masyarakat, dan informasi dari suatu tempat ke tempat yang lain. Krier (1979) mendefinisikan jalan sebagai produk dari persebaran hunian (salah satunya

rumah) yang dibangun di ruang yang tersedia. Jalan menyediakan kerangka kerja bagi distribusi lahan dan memberi akses pada lahan individu.

Pengertian jalan di atas dominan melihat jalan dari segi fungsinya. Dapat diperoleh pengertian bahwa jalan adalah sarana pergerakan atau tempat melakukan sirkulasi dari suatu tempat ke tempat yang lain. Hal - hal yang dapat mengalami pergerakan tersebut adalah manusia (baik dengan berjalan kaki atau menggunakan kendaraan), benda, dan informasi.

Selanjutnya, menurut Spurrier dalam Bishop (1989), jalan tidak dapat dipertimbangkan hanya sebagai jalur kendaraan, tetapi secara keseluruhan menjadi bagian integral kehidupan manusia. Bila jalan direncanakan hanya berdasarkan anggapan akan fungsinya, maka akan menutup peluang untuk memanfaatkan jalan sebagai ruang untuk beraktivitas (Budihardjo, 2005).

Jalan yang ideal harus membentuk suatu unit yang terlingkup di dalamnya (Gibberd, 1955). Moughtin (1992) memberikan pengertian jalan merupakan sebuah keseluruhan, sebuah ruang tiga dimensi di antara dua garis bangunan maupun pepohonan. Pengertian ruang tiga dimensi adalah sebuah bidang yang dikembangkan, sehingga memiliki : panjang, lebar dan tinggi, bentuk dan ruang, permukaan, orientasi dan posisi (Ching, 1996).

Bagi berbagai generasi, jalan dengan ruang terbuka publiknya menyediakan ruang bagi komunitas kota di luar rumah. Barnett (1982) menambahkan bahwa elemen dasar perencanaan ruang terbuka publik adalah dengan mengenali pentingnya jalan sebagai kerangka kerja dari ruang terbuka publik. Setiap jalan membentuk seting (Jacobs, 1993), yang terbentuk dari berbagai elemen fisik dan elemen sosial, sehingga ruang jalan dapat memberikan berbagai macam makna. Kita harus melihat jalan sebagai

komunitas kompleks yang menyediakan beraneka ragam fungsi (Southworth, 1997). Jalan adalah ruang panggung bagi interaksi komunitas dan perkembangan lingkungan sekitar.

2.1.2 Karakter Jalan Sebagai Bentuk Tiga Dimensi

Peranan ruang publik, dapat berupa jalan, sebagai salah satu elemen kota dapat memberikan karakter tersendiri yang pada umumnya memiliki fungsi interaksi sosial bagi masyarakat, kegiatan ekonomi rakyat, dan tempat apresiasi budaya (Darmawan, 2007). Lynch (1960) berargumen kualitas karakter spasial jalan akan mampu menguatkan citra dari jalan tertentu. Jalan adalah sebuah dunia kecil yang memiliki karakter tersendiri dan ikut membentuk karakter kota secara keseluruhan (Norberg-Schulz's, 1971). Dengan meningkatkan tampilan jalan akan memberikan efek yang positif (Bishop, 1989). Jalan yang atraktif dan terdesain dengan baik akan meminta pengunjung untuk memperpanjang waktu tinggalnya atau kembali mengunjungi jalan tersebut dan yang pasti akan menarik kesan pengunjung pada pandangan pertama.

Karakter menurut Smardon (1986) mengandung pengertian adanya ciri spesifik dan unik. Pendapat senada dilontarkan oleh Echols dan Shadily (1975), karakter berarti watak atau sifat (yang khas). Menurut Neufeldt (1988) karakter adalah sebuah tanda khusus.

Dari tinjauan pustaka mengenai pengertian karakter di atas, dapat diperoleh pengertian karakter adalah sifat khusus yang spesifik, unik dan khas. Dalam penelitian ini, pengertian karakter dalam konteks karakter Jalan Pemuda adalah sifat khusus yang spesifik, unik dan khas dari Jalan Pemuda yang

dibentuk oleh elemen fisiknya, Jalan Pemuda dilihat sebagai bentukan tiga dimensi membentuk unit yang melingkupi.

2.2 Teori Jalan Yang Berkarakter Kuat

Teori Jalan yang Berkarakter Kuat ditulis dalam buku "*Great Street*" oleh Allan B. Jacobs (1993). Dalam konteks penelitian ini tidak langsung dikatakan bahwa Jalan Pemuda Kota Semarang tergolong sebagai jalan yang memiliki karakter kuat. Untuk mengetahui faktor - faktor yang berpengaruh dalam pembentukan karakter Jalan Pemuda Kota Semarang sebagai bentukan tiga dimensi, maka disusun *grand concept* yang dibentuk dari teori - teori substantif berisikan faktor - faktor yang berpengaruh terhadap pembentukan karakter jalan sebagai bentukan tiga dimensi. Salah satu teori pembentuk *grand concept* tersebut adalah teori Jalan yang Berkarakter Kuat menurut Allan B. Jacobs (1993).

2.2.1 Pengertian Jalan Yang Berkarakter Kuat

Beberapa jalan lebih baik daripada jalan yang lain karena jalan tersebut nyaman dan mampu memenuhi kebutuhan penggunanya (Jacobs, 1993). Seseorang kembali mengunjungi beberapa jalan lebih sering daripada jalan yang lain, bukan hanya karena sesuatu yang akan dilakukan pengunjung pada jalan tersebut. Seseorang dapat memusatkan perhatiannya pada satu jalan untuk alasan yang bukan berdasarkan ekonomi atau fungsi saja, tetapi lebih karena beberapa jalan tertentu telah memberi kenangan yang tertanam dalam ingatan atau memberikan pengalaman yang sifatnya nyaman untuk dirasakan atau memberikan kemungkinan untuk bertemu dengan seseorang baik yang

sudah dikenal maupun seseorang baru dalam hidupnya. Oleh karena itu, terdapat kemungkinan untuk mengenali beberapa jalan, seperti apa karakternya dan seperti apa kelihatannya serta untuk mengetahui tingkat kenyamanan dari jalan tersebut.

Jalan yang berkarakter kuat dipandang lebih karena karakteristik rancangan dan kondisi fisiknya. Juga mengenai pola jalan sebagai konteks fisik bagi kehidupan masyarakat kota dan sebagai setting jalan itu sendiri (Jacobs, 1993).

Pengertian akan jalan yang berkarakter kuat bertujuan untuk menyediakan ilmu pengetahuan dan pemahaman akan pentingnya karakter jalan. Dengan pengetahuan yang dimiliki, keobyektifan dapat membantu membuat jalan yang berkarakter kuat di masa yang akan datang, yaitu jalan dimana masyarakat ingin berada di sana (Jacobs, 1993).

"Great Street" diambil sebagai judul buku oleh Allan B. Jacobs (1993). Kata *"Great"* dalam definisi kamus diartikan sebagai "besar", "luas", "banyak dalam jumlah", "agung". Tetapi *"Great"* lebih diartikan sebagai "terkenal", "berkelanjutan", "berbeda", "luar biasa dalam...", "tingkat keefektifan", "kemampuan", "digunakan dalam pendekatan bentuk umum". Singkatnya, *"Great Street"* diterjemahkan sebagai jalan yang berkarakter kuat.

2.2.2 Peran Jalan Bagi Kehidupan Masyarakat Kota

Peran jalan tidak sebatas sebagai utilitas publik (Jacobs, 1993). Tidak hanya sebagai sarana transportasi, tidak hanya sebagai ruang fisik linier yang menjadi tempat perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat

yang lain. Bukan transportasi, tetapi komunikasi menjadi tujuan utama dari jalan.

Struktur dan bentuk jalan berhubungan dengan kenyamanan masyarakat kota. Seting jalan dapat mempengaruhi seseorang untuk memfokuskan perhatian dan aktivitasnya. Dalam pemikiran yang mendasar, jalan memberikan ruang publik bagi orang untuk berkumpul. Jalan adalah tempat yang menjadi tujuan masyarakat kota saat mereka tidak berada di dalam ruangan. Jalan menjadi tempat bertemunya aktivitas sosial dan aktivitas komersial (Jacobs, 1993).

Semua orang dapat menggunakan jalan (Jacobs, 1993). Saat berada di jalan, seseorang dapat melihat orang lain dan mungkin menemui orang lain, baik yang sudah dikenal maupun seseorang baru. Mengetahui seting jalan adalah untuk mengetahui siapa yang mungkin ada di sana atau ada daya tarik apa pada satu titik tertentu di sepanjang jalan, sehingga ada rasa ketertarikan atau justru perasaan ingin menghindar. Selain sebagai tempat seseorang untuk melihat, jalan juga sebagai tempat seseorang untuk dilihat. Jiwa sosial adalah alasan mengapa kota itu eksis dan jalan menjadi ruang publik bagi perkembangan jiwa sosial tersebut. Namun tidak menutup kemungkinan jalan menjadi tempat untuk berjalan menyendiri, untuk memberi rasa privasi, untuk berimajinasi, dan berinspirasi.

Jalan menjadi tempat masyarakat kota dalam melakukan aktivitas bisnis. Tidak sebatas menjadi sarana distribusi barang dan jasa, jalan menjadi tempat menawarkan bisnis dan menampilkan bisnis. Kegiatan semacam ini dapat membentuk karakter jalan tertentu dan karakter masyarakat penggunanya.

Jalan juga berfungsi sebagai ruang berpolitik masyarakat kota (Jacobs, 1993). Ruang jalan memberikan tempat masyarakat kota untuk melakukan pertemuan dalam rangka mengembangkan ide dan harapan atau saling bertukar pikiran. Jalan juga dapat menjadi panggung demonstrasi dan panggung ekspresi masyarakat kota. Masyarakat kota mengerti akan simbol, perayaan, peran sosial dan politik jalan, bukan sebagai sarana pergerakan dan akses saja.

Dengan banyaknya peran jalan bagi kehidupan masyarakat kota, wajar bila jalan membutuhkan dan menempati lahan dalam jumlah yang besar. Di Amerika Serikat, sekitar 25 % - 35 % dari lahan bagi perkembangan kota cenderung menjadi kepemilikan publik, utamanya jalan. Jika perkembangan dan perancangan jalan membuat jalan menjadi bagus, penuh dengan lokasi untuk dikunjungi, menjadi ruang berkomunitas atau ruang publik yang menarik bagi semua penduduk kota, maka sepertiga kota telah berhasil dirancang dan akan memiliki dampak positif yang besar (Jacobs, 1993).

2.2.3 Pentingnya Kualitas Rancangan Fisik Jalan

Saat mencari seting jalan yang terbaik atau yang terpenting dalam sebuah seting kota, seseorang harus berpendapat dengan asumsi melalui pendekatan rancangan fisik, yang membuat jalan memiliki karakter kuat atau menjadi tempat yang baik untuk ditempati (Jacobs, 1993). Hubungan saling mempengaruhi antara aktivitas manusia dengan ruang fisik memiliki perhitungan besar yang berkaitan dengan kekuatan karakter suatu jalan.

Masyarakat sering menikmati jalan lebih dari yang lain dengan alasan kualitas fisiknya setara dengan aktivitas yang dapat ditemukan. Kualitas fisik ini merupakan hasil dari rancangan yang baik.

2.2.4 Kriteria - Kriteria Jalan Yang Berkarakter Kuat

Beberapa hal yang bisa dilakukan oleh sebuah jalan yang berkarakter kuat menurut Jacobs (1993) yaitu yang pertama dan terpenting adalah sebuah jalan yang berkarakter kuat harus mampu membantu membentuk suatu komunitas serta mampu mengakomodasi aktivitas dan hubungan antar manusia. Jalan yang memiliki tingkat aksesibilitas tinggi bagi semua orang akan menjadi lebih baik daripada yang tidak. Jalan yang terbaik adalah jalan yang memungkinkan seseorang untuk bertemu orang lain dan menemui mereka. Jalan seperti ini tidak mengkhususkan diri bagi kelas masyarakat tertentu atau bagi ras tertentu. Sebuah jalan yang berkarakter kuat menjadi tempat yang diinginkan masyarakat untuk dikunjungi dengan hasrat tinggi, untuk menghabiskan waktu, untuk bermain, dan untuk bekerja. Jalan adalah sebuah seting bagi aktivitas yang menciptakan kebersamaan dalam masyarakat.

Kedua, sebuah jalan yang berkarakter kuat memberikan perasaan nyaman dan aman secara fisik. Jalan tersebut harus mampu merespon iklim setempat, menjadi suatu tempat yang nyaman untuk dikunjungi. Aman secara fisik di sini maksudnya seseorang tidak perlu takut tertabrak oleh kendaraan bermotor.

Ketiga, jalan yang baik mengundang partisipasi masyarakat. Partisipasi masyarakat tidak memandang status sosial atau status ekonomi, tetapi keinginan masyarakat memegang peranan penting dalam menciptakan partisipasi tersebut. Partisipasi dalam kehidupan sebuah jalan termasuk

kemampuan masyarakat yang menempati bangunan - bangunan pada jalan (termasuk rumah dan pertokoan) untuk "memberikan sesuatu" bagi jalan, baik secara individual atau kolektif, menjadi bagian dari jalan. Rasa tanggung jawab dan perawatan terhadap jalan masuk dalam partisipasi tersebut.

Keempat, jalan yang terbaik adalah jalan yang dapat diingat masyarakat. Jalan ini mampu memberikan kesan positif yang terus - menerus atau berkelanjutan. Pikirkan tentang sebuah kota, maka akan ada beberapa jalan khusus yang kita inginkan untuk berada di sana. Inilah jalan yang dapat dikenang.

2.2.5 Seting Jalan Yang Berkarakter Kuat

Setiap jalan memiliki seting : dalam bentuk jalan, dalam pola jalan dan blok bangunan, dalam skala, di tengah - tengah bangunan dan ruang terbukanya (Jacobs, 1993). Hal ini yang menjadi kontras, membedakan suatu jalan dengan jalan lain dalam hal ukuran, arah, bentuk, kondisi alami atau ragam bangunan yang ditemui. Kesemuanya itu membedakan jalan yang satu dengan yang lainnya, membuat salah satu jalan menjadi lebih spesial. Bagi seseorang, keunikan lokasi dapat menjadi pemikiran kritis dalam melihat karakter suatu jalan. Hal ini wajar, karena seting jalan dikenalnya akibat adanya hal - hal yang menarik dari jalan tersebut. Seting suatu jalan berbeda dengan jalan yang lainnya, dan seting ini dapat berubah - ubah seiring dengan berjalannya waktu.

Ada hal yang menarik dalam memandang jalan yang berkarakter kuat. Masyarakat tertarik dengan jalan tersebut bukan karena mereka harus pergi ke

sana, tetapi lebih karena mereka ingin berada di sana. Jalan tersebut memberikan rasa senang dan keterbukaan bagi semua orang. Jalan tersebut menjadi simbol komunitas yang menampilkan ingatan publik akan memori di masa lalu.

2.3 Kesan Positif Jalan Yang Berkarakter Kuat

Kualitas fisik tertentu dibutuhkan bagi sebuah jalan yang baik (Jacobs, 1993). Kualitas fisik ini adalah kesan - kesan positif yang dihasilkan oleh elemen - elemen pembentuk karakter jalan sebagai bentukan tiga dimensi. Ada beberapa hal yang tertulis terlihat sederhana, tetapi hal - hal tersebut sangat berguna.

Karakteristik yang dapat membuat jalan memiliki tingkat keberlanjutan adalah pepohonan dan fasade bangunan (Lynch, 1960). Menurut Schumacher (1986) dalam perencanaan jalan, faktor - faktor fisik kebanyakan untuk mempengaruhi penggunaan jalan, antara lain : kepadatan pengguna, tata guna lahan campuran, interaksi kendaraan dan pejalan kaki, konfigurasi dan konteks.

Sasaran utama dalam pembahasan ini adalah untuk memberikan pengetahuan mengenai jalan yang baik bagi perancang dan pengambil keputusan dalam perencanaan dan perancangan kota yang diharapkan dapat menjadi referensi di masa datang (Jacobs, 1993). Pembahasan ini tidak untuk memberikan formula atau resep, tetapi memberikan pengetahuan sebagai dasar bagi perancangan jalan yang baik di masa datang.

2.3.1 Tempat Bagi Masyarakat Untuk Berjalan Dengan Rasa Senang

Bahasan ini utamanya membahas jalan yang baik bagi masyarakat, khususnya dalam berjalan kaki (Jacobs, 1993). Kepemilikan masyarakat dalam sebuah jalan sering berbagi dengan keberadaan kendaraan. Hal ini tidak menjadi masalah, karena telah dan dapat diperhitungkan dalam perancangannya.

Seseorang tidak bertemu dengan orang lain saat mengendarai mobil pribadi, atau terkadang saat menaiki bus atau kereta. Dengan berjalan kaki, seseorang bertemu dengan masyarakat dan mendapatkan pengalaman dengan lingkungannya. Jalan menjadi lokasi dimana publik bersosialisasi dan berkomunitas dengan mudah dalam kesehariannya. Dengan berjalan kaki seseorang dapat tergabung secara intim dengan lingkungan kota antara lain pertokoan, perumahan, lingkungan alami, dan masyarakat.

Berman (1982) menyatakan bahwa hal penting dari tujuan jalan yang baik, yang memberikan karakter khusus adalah kemampuan dalam memberikan ruang sosialisasi : masyarakat datang ke jalan untuk melihat dan dilihat, dan untuk berkomunikasi dengan yang lain tanpa persaingan. Jalan kota yang baik adalah jalan yang baik untuk berkendara seperti ruang publik yang baik untuk berjalan, tetapi berjalan tetap menjadi fokus.

Setiap jalan yang baik mengundang rasa senang dan rasa aman saat seseorang berjalan kaki (Jacobs, 1993). Jalan yang baik memiliki tempat berjalan yang memberikan ruang untuk masyarakat melakukan aktivitas berjalan kaki. Pejalan kaki harus aman, utamanya dari kendaraan. Keamanan

dan kesenangan menjadi isu saat masyarakat dipaksa berjalan di luar jalur berjalan kaki karena ruangnya yang sempit.

Kanstin dan trotoar adalah cara yang umum digunakan untuk memisahkan dan melindungi pejalan kaki dari kendaraan. Seringkali ditambahkan pepohonan yang menimbulkan kesan daerah berjalan kaki tersebut terasa aman. Hal ini utamanya diterapkan pada jalan besar dimana kendaraan memiliki kecepatan yang relatif tinggi (Jacobs, 1993). Jalur pejalan kaki adalah ruang bebas bagi masyarakat seperti jalur jalan bagi kendaraan. Jalur pejalan kaki adalah koridor bagi masyarakat, memiliki tempat istirahat dan tempat bergerak dan memiliki keteduhan (Spreiregen, 1965).

2.3.2 Kenyamanan Fisik

Ada beberapa jalan dan tempat yang dihindari karena tidak nyaman secara fisik. Jalan yang baik adalah jalan yang memberikan rasa nyaman, setidaknya seberapa jauh setingnya mampu memberi kenyamanan (Jacobs, 1993). Jalan yang baik memberikan kehangatan atau sinar matahari saat cuaca dingin serta perlindungan dan kesejukan saat cuaca panas. Jalan yang baik memberi perlindungan dari angin. Karakteristik iklim berhubungan dengan kenyamanan dan inilah alasan bahwa faktor iklim harus menjadi bagian dari perancangan sebuah jalan yang baik.

Palladio (1965) menyarankan supaya di negara yang memiliki cuaca panas, sebaiknya jalan dibuat tidak terlalu lebar dengan bangunan yang cukup tinggi agar menyediakan bayangan yang melindungi pejalan kaki dari sinar matahari.

2.3.3 Definisi / Kejelasan Batas Jalan

Jalan yang baik memiliki definisi. Jalan memiliki batas yang jelas, umumnya dinding, yang menginformasikan dengan jelas dimana batas jalan, yang membentuk bagian jalan, yang menjadi ruang dimana mata memandang jalan dan membentuk sebuah ruang (Jacobs, 1993).

Jalan dijelaskan dalam dua hal. Secara vertikal, berhubungan dengan ketinggian bangunan atau pohon. Definisi jalan secara vertikal berkaitan erat dengan proporsi. Blumenfeld (1967) menyatakan perhatiannya pada skala kota dan secara prinsip mendefinisikan apa yang diartikan dengan "skala manusia". Ia menyimpulkan bahwa bangunan dengan tinggi 9,14 meter dan lebar 11 meter serta dengan lebar jalan 22 meter adalah dimensi maksimal untuk bangunan dengan skala manusia. Untuk skala intim terkecil yang dibutuhkan sebuah bangunan adalah tinggi bangunan 6,4 meter dan lebar 7,3 meter dengan lebar jalan 14,6 meter.

Selanjutnya ia menyatakan bahwa pada sudut 27° (rasio tinggi dan jarak = 1 : 2) obyek terlihat sebagai dunia kecilnya sendiri, dan lingkungan sekitarnya diterima sebagai latar belakang. Pada sudut 18° (rasio tinggi dan jarak = 1 : 3), bangunan tetap terlihat dominan tetapi sekarang berhubungan dengan lingkungannya. Pada sudut 12° (rasio tinggi dan jarak = 1 : 4), obyek menjadi bagian dari lingkungannya dan berbicara melalui siluetnya. Tidak semua jalan yang baik memiliki bangunan tinggi. Tinggi bangunan pada jalan yang baik cenderung kurang dari 30,5 meter.

Definisi jalan secara horisontal, berhubungan dengan panjang dan ruang sepanjang jalan. Banyak jalan yang baik memiliki deretan pohon. Pohon menjadi sepenting bangunan dalam membentuk definisi jalan (Jacobs, 1993).

2.3.4 Kualitas Yang Memikat Mata

Mata terus bergerak. Tidak ada yang menghentikan pergerakan mata, tidak ada yang membuat mata terpaku, meski tidak ada sesuatu yang dilihat. Jalan yang baik membutuhkan karakter fisik yang membantu mata melakukan hal yang diinginkan, yaitu bergerak. Setiap jalan yang baik memiliki kualitas ini (Jacobs, 1993).

Mencapai jalan yang memerintah mata untuk bergerak tidaklah sulit. Umumnya, pergerakan konstan dari cahaya melewati banyak permukaan yang berbeda dapat menjaga mata untuk terpicat. Bangunan yang terpisah, banyak jendela dan pintu yang terpisah, pergantian permukaan, dapat digunakan untuk menciptakan efek ini.

Di samping membantu mendefinisikan sebuah jalan, memisahkan pejalan kaki dari kendaraan, dan menyediakan bayangan, pohon juga spesial karena pergerakannya. Pergerakan ranting dan daunnya dan pergerakan cahaya yang menyimpannya selalu terjadi secara konstan, menciptakan ratusan pergerakan dan perubahan permukaan. Bayangan dari pepohonan ini menantang mata untuk terus bergerak.

Bangunan tidak bergerak. Namun cahaya bergerak melewatinya. Membuat perubahan permukaan melalui terang, gelap, bayangan, dan warna. Meskipun perubahan ini lambat, tetapi bisa menggugah kesensitifan mata untuk merespon.

2.3.5 Kemampuan Memberikan Informasi Bagi Pengguna

Jalan yang baik memiliki tingkat transparansi pada batasnya, dimana publik menjadi bagian jalan, serta dimana pertemuan antara bangunan pribadi dan bangunan umum. Apa yang dapat dilihat atau dirasakan pikiran seseorang untuk mendefinisikan jalan adalah apa yang ada di antara dinding jalan. Jalan yang baik memiliki beberapa pintu masuk (Jacobs, 1993). Jalan harus dapat memberi petunjuk orientasi bagi para pengendara dan dapat menciptakan lingkungan yang dapat dibaca (Darmawan, 2003).

Pintu masuk menyediakan informasi bagi pengguna jalan untuk langsung menuju ke area yang menarik dan memberikan wawasan mengenai kawasan bersejarah, budaya dan ekonomi. Pintu masuk mendorong kegiatan pribadi dan kegiatan publik untuk meningkatkan kualitas visual dari jalan (Bishop, 1989).

2.3.6 Harmoni Antar Bangunan

Bangunan pada jalan yang baik berkaitan satu sama lain. Meskipun bentuk dan massa bangunan - bangunan tersebut tidak sama tetapi mengekspresikan respek pada yang lainnya, khususnya pada tinggi bangunan dan tampilannya. Keragaman gaya tidaklah terlalu penting, yang lebih penting adalah serial karakteristik dari semua bangunan pada keseluruhan jalan. Faktor material, warna, deretan pilar, ukuran bangunan, bukaan dinding, pintu masuk, jendela, serambi atau beranda, pelindung bukaan, dan detail bangunan menjadi faktor yang diperhatikan. Jalan yang baik tidak dikarakteristikan umum oleh bangunan tunggal atau impian arsitektural individu (Jacobs, 1993).

2.3.7 Perawatan / Pemeliharaan

Karakteristik yang dapat dibangun untuk mencapai jalan yang baik adalah kebersihan, kehalusan, dan tidak ada lubang. Perawatan pada pepohonan, material, bangunan dan semua bagian jalan menjadi sangat penting untuk mendefinisikan jalan yang baik. Masyarakat akan memilih jalan yang terawat baik daripada jalan yang tidak dirawat dengan baik (Jacobs, 1993).

Perawatan fisik menjadi penting seperti hal - hal lain yang dibutuhkan untuk sebuah jalan yang baik. Tidak hanya menjaganya tetap bersih saja atau perbaikan yang rusak, tetapi termasuk juga pemilihan material yang relatif mudah untuk dirawat dan elemen jalan yang memiliki sejarah pemeliharaan.

2.3.8 Kualitas Konstruksi Dan Rancangan

Dalam konteks jalan yang baik, kualitas konstruksi dan rancangan sulit untuk ditentukan. Kebanyakan, berhubungan dengan hasil kerja manusia dan material yang digunakan. Ada jalan yang memiliki semua karakteristik ini, tetapi ada yang tidak, kualitas dan kekurangan kualitas menjadi alasan. Bagian ini berhubungan dengan material, hasil kerja manusia, dan rancangan yang memiliki kualitas tinggi (Jacobs, 1993).

2.4 Faktor - Faktor Pembentuk Karakter Jalan Sebagai Bentuk Tiga Dimensi

Faktor - faktor yang membentuk karakter jalan sebagai bentuk tiga dimensi menurut Jacobs (1993), antara lain :

2.4.1 Pepohonan

Faktor yang paling efektif untuk meningkatkan kualitas jalan adalah pepohonan. Untuk kebanyakan orang, pohon menjadi karakteristik tunggal terpenting bagi sebuah jalan yang baik (Jacobs, 1993).

Fungsi pepohonan dalam perancangan kota menurut Rubenstein (1992) antara lain :

1. Kaitannya dengan iklim.

- a. Iklim mikro

Iklim mikro berhubungan dengan jenis iklim lokal yang berbeda dengan iklim regional. Faktor iklim yang mempengaruhi perjalanan kaki adalah radiasi matahari, suhu udara, pergerakan udara, kelembaban, dan hujan.

- b. Radiasi Matahari

Radiasi matahari menimbulkan cahaya dan panas. Sebagian besar radiasi ini dipantulkan keluar oleh awan dari bumi, sebagian disebarkan oleh partikel di atmosfer, sebagian diserap oleh oksida, air, ozon, dan sekitar 20 % mencapai permukaan bumi.

Pepohonan menawarkan pengendalian terbaik terhadap radiasi matahari. Pepohonan dapat menghalangi sinar matahari atau menyaringnya. Suhu udara akan menjadi lebih sejuk di bawah bayangan pepohonan dan pepohonan dapat menjadi sistem alami yang menyejukkan udara.

- c. Angin

Angin membantu mengendalikan suhu udara. Angin dalam kecepatan rendah menimbulkan rasa nyaman. Jika

kecepatannya meningkat, maka angin dapat menimbulkan ketidaknyamanan bahkan kerusakan.

Pepohonan mengendalikan angin dengan membentuk dinding penghalang yang memberikan perlindungan dan penyaringan. Pohon sebagai dinding pelindung berfungsi mengurangi kecepatan angin.

d. Hujan

Pepohonan membantu mengendalikan jumlah hujan yang menyentuh tanah. Dengan menahan laju hujan, pepohonan menyimpan kelembaban dan mencegah terjadinya erosi tanah.

2. Kaitannya dengan teknik lingkungan.

a. Penjernihan udara

Pepohonan membersihkan udara melalui proses fotosintesis dan mengeluarkan oksigen. Polusi udara disebabkan oleh hidrokarbon, karbon dioksida, dan hal - hal lainnya. Pepohonan menggunakan karbon dioksida dalam proses fotosintesisnya.

b. Kebisingan

Kebisingan berkaitan dengan suara - suara yang tidak diinginkan. Kebisingan dapat diserap, dipantulkan, dibelokkan atau dibiaskan melalui daun, cabang, dan ranting dari pepohonan.

c. Silau

Pepohonan dan semak mengurangi silau dan pemantulan cahaya. Silau dapat disebabkan oleh cahaya matahari (terutama pada pagi hari dan sore hari) atau dari pencahayaan buatan seperti lampu jalan dan lampu kendaraan.

d. Pemantulan

Pemantulan cahaya disebut silau sekunder. Permukaan alami yang bersifat dapat memantulkan cahaya antara lain air, pasir, dan batu. Sedangkan bahan buatan manusia yang memantulkan cahaya antara lain kaca, logam, krom, bata, beton, dan permukaan yang dicat.

e. Pengendalian erosi

Pepohonan juga dapat digunakan untuk mencegah erosi tanah akibat aliran air hujan.

3. Kaitannya dengan arsitektural dan estetika.

a. Mendefinisikan ruang

Pepohonan dapat digunakan sebagai elemen pembentuk dinding dan sebagai kanopi. Sebagai elemen pembentuk dinding, pepohonan dapat membentuk ruang luar.

b. Membentuk pemandangan

Pepohonan dan semak dapat membentuk pemandangan yang obyektif.

c. Kesenambungan

Pepohonan dapat memberikan rasa kesinambungan dalam penggunaannya di area kota. Pepohonan digunakan

dalam mempertegas bentuk jalan dan menyediakan kanopi yang teduh bagi pejalan kaki.

d. Pohon sebagai skulptur

Pepohonan dapat bertindak sebagai elemen skulptural membentuk titik utama dari ruang. Hal yang menarik dari pepohonan adalah bentuk, struktur cabang, tekstur, dan warna.

e. Pengendalian pandangan

Pepohonan dapat melengkapi rancangan, membentuk seting atau sebagai latar belakang bagi skulptur ruang luar. Pepohonan juga dapat menjadi penyaring pandangan akan bangunan atau ruang.

f. Suasana hati

Pepohonan juga memberi pengaruh kepada suasana hati seseorang.

Menurut Jacobs (1993) agar efektif pepohonan pada jalan perlu diletakkan berdekatan satu sama lain. Pepohonan harus cukup dekat satu sama lain untuk menciptakan deretan kolom yang secara visual dan psikologi memisahkan jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan. Selain itu juga dapat menjadi kanopi yang melindungi pejalan kaki di bawahnya. Jarak yang efektif untuk penempatan pohon adalah 4,5 meter - 7,6 meter.

2.4.2 Awalan Dan Akhiran

Setiap jalan memiliki awalan dan akhiran yang biasanya cukup jelas dan mudah untuk diidentifikasi. Tidak setiap jalan yang baik memiliki bentukan

fisik sebagai penanda awalan atau akhiran. Tetapi kebanyakan jalan yang baik memiliki awal dan akhir yang dapat dicatat, tidak selalu baik namun dapat dicatat. Dapat diargumentasikan bahwa saat jalan memiliki awalan dan akhiran yang jelas, jalan tersebut dirancang dengan baik (Jacobs, 1993).

Menurut Lynch (1960), masyarakat cenderung untuk berpikir dimana awalan jalan dan akhiran jalan. Mereka ingin tahu dimana jalan tersebut berawal dan berakhir. Jalan dengan awalan dan akhiran yang jelas memiliki identitas yang kuat, memberikan pengguna jalan sebuah perasaan saat melintasinya.

2.4.3 Keanekaragaman Bangunan

Umumnya, banyak bangunan di sepanjang jalan lebih baik daripada sedikit bangunan di sepanjang jalan. Pada akhirnya, akan membentuk *skyline* bangunan yang dapat menimbulkan rasa ketertarikan. Garis ini juga dapat memberikan rasa pada skala karena makin banyak bangunan makin banyak garis vertikal. Keanekaragaman juga muncul karena banyak bangunan daripada sedikit bangunan. Bangunan yang beraneka ragam dapat dirancang dari tata guna lahan campuran yang menarik beragam pengunjung dari seluruh kota untuk datang (Jacobs, 1993).

Moughtin (1992) menambahkan bahwa fasade bangunan menjadi elemen perancangan yang dominan dari sebuah jalan. Ia menyatakan bahwa fasade bangunan lebih penting dari massa bangunan dalam menciptakan keanekaragaman bangunan.

2.4.4 Perabot Jalan

Tampilan perabot jalan dapat menjadi faktor yang memberi karakteristik pada sebuah kawasan (Spreiregen, 1965). Begitu pula perabot jalan memiliki peran bagi karakter jalan.

Perabot jalan menurut Rubenstein (1992) antara lain adalah paving, pepohonan, pencahayaan, penandaan, skulptur, air mancur, kanstin, tempat duduk, tanaman dan tempatnya, telepon umum, kios, halte, kanopi, jam, tempat sampah, dan tempat minum umum.

Menurut Jacobs (1993) perancang jalan membuat keputusan tepat saat memberikan bentuk atau pola pada perancangan paving. Tempat duduk mendorong masyarakat untuk tinggal, mengundang kehadiran masyarakat dengan menyediakan tempat beristirahat, pembicaraan, menunggu teman, atau sekedar menghabiskan waktu. Dengan kata lain, tempat duduk mendorong terciptanya komunitas.

Dapat dipahami bahwa masyarakat menjadi tertarik dengan perancangan perabot jalan yang bagus pada jalan, perabot - perabot jalan yang telah dilihat dan selamanya dapat diingat. Perabot jalan yang baik akan membuat masyarakat tahu bahwa jalan yang ditempati perabot jalan tersebut akan menjadi jalan yang baik (Jacobs, 1993).

Moughtin (1992) menambahkan bahwa keanekaragaman dari hal - hal menarik yang ditawarkan jalan kepada pengguna jalan juga menjadi alasan bagi pengguna jalan dalam jumlah besar untuk tetap menetap.

2.4.5 Ruang Terbuka

Menurut Jacobs (1993) jalan yang terlalu panjang akan lebih baik bila memiliki tempat sebagai pemutus. Lebih dari sebuah perempatan jalan,

pemutus tersebut dapat ruang terbuka seperti plaza, taman, pelebaran jalan, atau ruang terbuka. Pemutus menjadi lebih penting pada kondisi jalan yang sempit dan panjang serta pada jalan yang melengkung dan berbelok. Pada jalan seperti itu, pemutus memberikan ruang berhenti, beristirahat, dan menjadi titik acuan di sepanjang jalan. Alexander (1987) berpendapat bahwa jalan juga harus dapat menjadi tempat untuk bertinggat, bukan sebagai sarana pergerakan saja.

2.4.6 Aksesibilitas

Satu yang fundamental adalah bahwa tujuan dari jalan adalah memberikan kemampuan bagi seseorang untuk berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain, bukan hanya antar lokasi di dalam jalan, tetapi juga lokasi lain di luar jalan tersebut (Jacobs, 1993). Perpindahan seseorang ini baik dengan berjalan kaki maupun dengan menggunakan kendaraan.

Aksesibilitas yang lain yang perlu diperhatikan adalah masyarakat harus dengan mudah masuk ke jalan tersebut (Jacobs, 1993). Di samping sebagai tempat orang berjalan, jalan yang baik umumnya mudah dijangkau dengan alat transportasi baik pribadi maupun umum.

Aksesibilitas juga berkaitan dengan kemudahan akses masyarakat umum untuk menuju suatu tempat di jalan tersebut (Jacobs, 1993). Kemudahan akses tersebut juga harus berlaku bagi penyandang cacat. Setidaknya, jalan yang baik memiliki ramp. Banyak jalan yang baik juga memiliki tempat untuk beristirahat.

2.4.7 Kepadatan

Kepadatan hunian dan aktivitas merupakan konsekuensi dari tata guna lahan (Jacobs, 1993). Perancang sebaiknya merancang sebuah jalan yang baik sebagai ruang yang dapat mengakomodasi banyak tujuan penggunaan. Perihal kepadatan dan tata guna lahan menjadi hal yang penting pada sebuah jalan. Jalan yang terbaik adalah jalan yang indah baik di saat ramai orang maupun di saat tidak ada orang.

Kebanyakan aktivitas di jalan terjadi saat banyak pejalan kaki menggunakan jalan dalam berbagai cara. Kegiatan dalam jalan meningkat saat kepadatan tinggi. Tata guna lahan yang bervariasi juga merangsang banyak kegiatan yang menjadi prasyarat keberlangsungan hidup dari jalan (Moughtin, 1992).

Pada kebanyakan jalan yang baik, terdapat banyak bangunan yang berbeda yang dirancang sesuai dengan tujuannya, seperti bioskop, teater, restoran, atau sekolah (Jacobs, 1993). Keanekaragaman, aktivitas dan kemampuan untuk bertahan hidup dari tempat secara fisik adalah efek dari keanekaragaman penggunaan.

2.4.8 Panjang

Alberti (1955) dan Palladio (1965) merekomendasikan bahwa jalan yang terletak di dalam kota yang kuat sebaiknya lurus dan lebar, yang membawa udara agung dan mulia. Jalan yang lurus akan menyediakan pemandangan yang menyenangkan apabila jalan tersebut bersih dan luas (Moughtin, 1992).

Jalan yang baik muncul dari keseluruhan panjang karena pada beberapa titik dapat menjadi sulit untuk mempertahankan ketertarikan visual, keanekaragaman, sesuatu yang menarik, dan citra yang menggoda (Jacobs,

1993). Jika sesuatu yang spesial berkelanjutan di sepanjang jalan, tidak lama lagi menjadi tidak spesial. Meskipun kita tidak dapat menentukan seberapa jauh itu terlalu jauh, kita dapat menghipotesa bahwa pada beberapa titik sepanjang jalan yang panjang diperlukan ruang jika ketertarikan akan dipertahankan. Ruang tersebut dapat ditempati hal - hal yang dapat menjadi titik utama.

Moughtin (1992) menjelaskan bahwa jika jalan terlalu panjang dan lebar, akan sulit untuk mengamati rasa keterlingkupan. Jalan yang terlalu lebar tidak cocok untuk kegiatan belanja. Ia memberikan definisi panjang jalan yang ideal tidak lebih dari 1500 meter. Di atas panjang tersebut, skala manusia akan hilang. Sebagai tambahan, Heggeman dan Pets (1922) menyatakan bahwa meskipun terdapat sebuah bangunan yang sangat menonjol, tetapi jika dilihat dari sudut di bawah 18° maka bangunan tersebut hanya akan menjadi siluet yang merupakan bagian dari lingkungan sekitarnya.

Pendapat untuk jalan yang lurus dilontarkan oleh Kostof (1991) yaitu jalan yang lurus mengembangkan aktivitas publik dengan menyediakan tempat untuk kesenangan dan celah bagi lingkungan yang luar biasa, memiliki keunggulan praktis dalam menghubungkan dua titik secara langsung dan meningkatkan komunikasi, dapat menghidupkan interaksi sosial yang apabila disertai dengan arsitektur dan dekorasi yang pas akan membawa makna berkekuatan besar.

2.4.9 Parkir

Hakim (2003) memberikan pengertian fasilitas parkir adalah lokasi dimana kendaraan diparkirkan. Dengan semakin banyak dan berkembangnya alat transportasi darat serta semakin banyaknya lokasi kegiatan manusia yang

tersebar di berbagai tempat, maka kebutuhan sarana jalan kendaraan semakin meluas (Jacobs, 1993). Sejalan dengan perkembangan tersebut, maka kebutuhan akan tempat parkir semakin meningkat terutama di kota besar.

Parkir kendaraan menjadi isu yang mencuat. Hal ini harus dilakukan bersamaan dengan aksesibilitas (Jacobs, 1993). Moughtin (1992) menyatakan bahwa permasalahan bagi seorang perancang adalah integrasi antara ruang parkir kendaraan dengan keseluruhan jalan. Masyarakat yang mengendarai kendaraan akan lebih memilih memarkir kendaraan sedekat mungkin dengan tujuannya, yang terbaik adalah di depan tujuannya.

2.4.10 Kontras

Menurut Zahnd (1999) kontras dibutuhkan untuk menciptakan suatu lingkungan yang menarik dan kreatif. Kontras dalam perancangan jalan adalah yang membuat suatu jalan berbeda dengan yang lain, yang membuat satu jalan menjadi yang terbaik (Jacobs, 1993). Hal mengenai kontras antara lain bentuk, panjang, ukuran, atau pola keseluruhan jalan. Salah satu dari kualitas ini membuat jalan tersebut berbeda dari jalan yang lain. Kontras dapat membuat jalan tersebut mudah dicatat dan menjadikan jalan tersebut lebih spesial. Yang menjadi penentu adalah perancangan dari jalan itu sendiri yang membuatnya berbeda dari jalan yang lain.

2.4.11 Waktu

Waktu sebagai dimensi ke empat menjadi faktor yang mulai diperhatikan dalam arsitektur (Zahnd, 1999). Perkembangan itu bisa ke arah positif maupun negatif. Sebaiknya, arsitektur mesti mewartakan selera publik (tidak hanya perancangannya) dan dikagumi orang dalam waktu yang lama. Karya arsitektur

yang membentuk kawasan mesti merupakan kesinambungan dengan akar masa silam dan sekaligus mewadahi perubahan yang berorientasi ke masa depan (Budihardjo, 2005). Beberapa ahli mengatakan bahwa waktu diperlukan untuk menciptakan jalan yang baik. Waktu diperlukan untuk mencapai keanekaragaman, perubahan dan nilai historis selama bertahun - tahun (Jacobs, 1993).

2.5 Teori Penilaian Visual Lansekap Sebagai Teori Yang Membantu Pemilihan Indikator Pembentuk Karakter Jalan

Teori ini digunakan sebagai literatur yang digunakan untuk membantu menetapkan kriteria - kriteria yang akan dipilih sebagai indikator dari faktor - faktor pembentuk karakter lokasi penelitian sebagai bentukan tiga dimensi.

Sumber visual adalah penampilan yang tegas dan konsisten dari lansekap yang dideskripsikan oleh bentuk hubungan elemen - elemen pembentuknya (Smardon, 1986).

Smardon (1986) menetapkan adanya beberapa kriteria dalam melakukan penilaian visual lansekap, yaitu :

1. Kemampuan dalam menampung visual.

Kriteria ini berhubungan dengan tata guna lahan, vegetasi, dan apa yang terlihat di seluruh lansekap.

2. Karakter, harmoni, kontras.

Kriteria ini berhubungan dengan faktor - faktor perancangan visual seperti bentuk, garis, warna, tekstur, dan skala.

3. Kecocokan.

Kriteria ini berhubungan dengan kondisi lansekap yang dihasilkan oleh hasil kerja manusia seperti kerapian / keteraturan, hemat energi, pemanfaatan lahan, kebersihan, perawatan, dan lain - lain. Hal ini lebih karena ukuran kepedulian masyarakat yang mendiami lansekap tersebut.

4. Definisi spasial dan struktur.

Kriteria ini berhubungan dengan definisi spasial lansekap, artinya bahwa kriteria ini mengandung pengertian mengenai kejelasan ruang yang terbentuk dan kejelasan batas - batasnya.

5. Informasi.

Kriteria ini berhubungan dengan rentang sejauh mana sebuah kondisi lansekap dapat memberikan informasi kepada pengamatnya, "yang dapat ditangkap pada pandangan pertama hingga yang tidak mengandung daya tarik atau hanya mengandung informasi yang sedikit dan tidak tertata".

6. Ketertarikan.

Kriteria ini berhubungan dengan rentang "sangat suka" hingga "sangat tidak suka" dari pengamat saat melihat kondisi lansekap.

7. Keunikan.

Berhubungan dengan kualitas yang spesial dan satu - satunya dari lansekap atau artefak tertentu.

8. Kejelasan / keutuhan / kesatuan.

Tiga kriteria ini digunakan bersama dalam menilai kualitas visual.

Dari tinjauan pustaka mengenai penilaian visual lansekap, diharapkan akan didapatkan pemahaman mengenai faktor - faktor pembentuk karakter jalan sebagai bentukan tiga dimensi dari teori Jalan yang Berkarakter Kuat yang dirasakan tepat guna mencapai tujuan penelitian.

Berikut ini adalah tabel pemilihan faktor - faktor pembentuk karakter jalan (Jacobs, 1993) dengan bantuan teori penilaian visual lansekap oleh Smardon (1986) , yang hasilnya akan digunakan sebagai konsep operasional penelitian :

Tabel 2 Pemilihan Faktor - Faktor Pembentuk Karakter Jalan
Sebagai Bentukan Tiga Dimensi

Faktor - Faktor Pembentuk Karakter Jalan Sebagai Bentukan Tiga Dimensi menurut Jacobs (1993).	Kriteria Penilaian Visual Lansekap oleh Smardon (1986).	Faktor - Faktor Pembentuk Karakter Jalan Sebagai Bentukan Tiga Dimensi menurut Jacobs (1993) yang terkait Kriteria Penilaian Visual Lansekap oleh Smardon (1986).	Faktor - Faktor Pembentuk Karakter Jalan Sebagai Bentukan Tiga Dimensi menurut Jacobs (1993) yang menjadi Konsep Operasional Penelitian.
<ul style="list-style-type: none"> - Pepohonan - Awalan dan Akhiran - Kenakeragaman Bangunan - Perabot Jalan - Ruang Terbuka - Aksesibilitas 	<ul style="list-style-type: none"> - Kemampuan menampung visual 	<ul style="list-style-type: none"> - Pepohonan - Keanekaragaman Bangunan - Perabot Jalan - Ruang Terbuka 	<ul style="list-style-type: none"> - Pepohonan - Awalan dan Akhiran - Kenakeragaman Bangunan - Perabot Jalan - Ruang Terbuka - Aksesibilitas
	<ul style="list-style-type: none"> - Karakter, harmoni, 	<ul style="list-style-type: none"> - Keanekaragaman Bangunan 	

<ul style="list-style-type: none"> - Kepadatan - Panjang - Parkir - Kontras - Waktu 	kontras.	<ul style="list-style-type: none"> - Kontras 	<ul style="list-style-type: none"> - Kepadatan - Kontras
	<ul style="list-style-type: none"> - Kecocokan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Keanekaragaman Bangunan - Kepadatan 	
	<ul style="list-style-type: none"> - Definisi spasial dan struktur. 	<ul style="list-style-type: none"> - Awalan dan Akhiran 	
	<ul style="list-style-type: none"> - Informasi. 	<ul style="list-style-type: none"> - Awalan dan Akhiran - Aksesibilitas 	
	<ul style="list-style-type: none"> - Ketertarikan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Pepohonan - Keanekaragaman Bangunan - Perabot Jalan - Ruang Terbuka - Kontras 	
	<ul style="list-style-type: none"> - Keunikan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Keanekaragaman Bangunan - Kontras 	
	<ul style="list-style-type: none"> - Kejelasan / keutuhan / kesatuan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Awalan dan Akhiran - Keanekaragaman Bangunan - Aksesibilitas - Kepadatan 	

(Sumber : Analisa Penyusun 2008)

2.6 Landasan Konsep Penelitian

Setiap penelitian kuantitatif dimulai dengan menjelaskan konsep penelitian yang digunakan, karena konsep penelitian ini merupakan kerangka acuan peneliti di dalam mendesain instrumen penelitian (Bungin, 2005). Konsep juga dibangun dengan maksud agar masyarakat akademik atau masyarakat ilmiah maupun konsumen penelitian atau pembaca laporan penelitian memahami apa yang dimaksud dengan pengertian variabel, indikator, paramater, maupun skala pengukuran dalam penelitian. Lebih konkret, konsep adalah generalisasi dari sekelompok fenomena yang sama.

Sebagai hal yang umum, konsep dibangun dari teori - teori yang digunakan untuk menjelaskan variabel - variabel yang akan diteliti. Karena itu, konsep memiliki tingkat generalisasi yang berbeda satu dengan yang lainnya, bila dilihat dari kemungkinan dapat diukur atau tidak.

Setiap konsep hendaknya mengemukakan suatu abstraksi, yaitu mencakup ciri - ciri umum yang khas dari fenomena yang dibicarakan. Ciri - ciri ini dihimpun bersama - sama oleh individu - individu atau kelompok - kelompok tertentu sehingga melahirkan kesadaran intersubjektif yang menempatkan kesadaran itu dalam kategori.

Pada umumnya konsep dalam pengertian sehari - hari digunakan untuk menjelaskan dan meramalkan, tetapi dalam pengertian ilmiah, konsep harus memiliki kriteria yang tepat dalam menjelaskan variabel penelitian. Oleh karena itu, konsep yang bermanfaat adalah konsep yang dibentuk menjadi penjelasan dan menyatakan sebab akibat yaitu, konsep dibentuk dengan kebutuhan untuk menguji hipotesis dan penyusunan teori yang masuk akal, serta dapat diuji regularitasnya.

Tujuan dari konsep penelitian adalah untuk memberi batasan pemahaman terhadap variabel penelitian. Konseptualisasi dalam penelitian kuantitatif hanya dapat dilakukan setelah peneliti membaca teori yang digunakan dalam penelitian. Dengan kata lain, konsep penelitian dilahirkan dari teori yang digunakan oleh peneliti dalam sebuah penelitian dan teori yang telah menghasilkan konsep penelitian itu akan mengarahkan peneliti kepada metode yang digunakan untuk menguji data yang diperoleh di lapangan.

Konsep penelitian dalam penelitian ini akan dijelaskan dalam tabel berikut :

2.7 Hipotesis

Pengertian hipotesis menurut Bungin (2005) adalah kesimpulan penelitian yang belum sempurna, sehingga perlu disempurnakan dengan membuktikan kebenaran hipotesis melalui penelitian. Pembuktian itu hanya dapat dilakukan dengan menguji hipotesis dimaksud dengan data di lapangan.

Penggunaan hipotesis dalam penelitian karena hipotesis sesungguhnya baru sekadar jawaban sementara terhadap hasil penelitian yang dilakukan. Dengan hipotesis, penelitian menjadi jelas arah pengujiannya atau dengan kata lain hipotesis membimbing peneliti dalam melaksanakan penelitian di lapangan baik sebagai obyek pengujian maupun dalam pengumpulan data. Selain

fungsinya sebagai pemandu proses penelitian, sesungguhnya eksistensi penelitian kuantitatif itu sendiri yang terpenting adalah menguji hipotesis.

Dari hasil tinjauan pustaka, yang perlu menjadi catatan penting adalah Jacobs (1993) menulis teori Jalan Yang Berkarakter Kuat berdasarkan risetnya pada kondisi jalan yang kebanyakan berada di Eropa dan Amerika serta faktor - faktor pembentuk karakter jalan sebagai bentukan tiga dimensi tersebut muncul setelah Jacobs (1993) melakukan studi komparasi terhadap beberapa jalan yang ia teliti. Penelitian ini hanya akan meneliti satu lokasi jalan saja, yaitu Jalan Pemuda Kota Semarang, sehingga mungkin dalam konteks penelitian ini tidak semua faktor pembentuk karakter jalan akan muncul.

Adapun hipotesis yang dapat dirumuskan adalah :

"Beberapa Faktor Pembentuk Karakter Jalan Yang Terdapat Dalam Grand Concept Menjadi Penentu Karakter Jalan Pemuda Kota Semarang Sebagai Bentukan Tiga Dimensi".

BAB III

METODE PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor - faktor yang berpengaruh terhadap pembentukan karakter Jalan Pemuda Kota Semarang sebagai bentukan tiga dimensi. Diperlukan paradigma penelitian dan pendekatan yang tepat agar penelitian yang dilakukan dapat mencapai tujuan penelitian. Penjelasan lebih lanjut mengenai desain penelitian dalam penelitian ini akan diterangkan lebih lanjut dalam sub bab - sub bab berikut :

3.1 Pendekatan Penelitian

Setelah mempelajari metodologi penelitian dan tipologi pendekatan penelitian, maka penelitian ini dirasakan tepat dilakukan dengan berlandaskan pada paradigma kuantitatif dengan pendekatan post positivistik rasionalistik. Pendekatan post positivistik rasionalistik muncul sebagai gabungan dari filsafat positivisme dan filsafat rasionalisme, yang juga disebut sebagai postpositivisme. Hal ini terjadi karena penganut filsafat rasionalisme mengkritik kelemahan filsafat positivisme, sehingga dengan adanya postpositivisme diharapkan dapat memperbaiki kekurangan - kekurangan yang ada dalam filsafat positivisme.

Berpikir rasionalistik yang dimaksud adalah berpikir bertolak dari filsafat rasionalisme, bukan sekedar berfikir menggunakan rasio (Muhadjir, 2000). Rasionalisme sebagai filsafat ilmu merupakan lawan langsung dari positivisme. Menurut positivisme, semua ilmu itu berasal dari empiri sensual, sedangkan menurut rasionalisme semua ilmu itu berasal dari pemahaman intelektual kita yang dibangun atas kemampuan argumentasi secara logik, bukan dibangun atas pengalaman empiri seperti positivisme. Ilmu yang dibangun berdasarkan rasionalisme menekankan pada pemaknaan empiri : pemahaman intelektual kita dan kemampuan berargumentasi secara logik perlu didukung dengan data empirik yang relevan, agar produk ilmu yang melandaskan diri pada rasionalisme memang ilmu, bukan sekedar fiksi.

Bukti perkembangan ilmu sosial menunjukkan bahwa ilmu sosial tidak maju pesat antara lain karena membatasi diri dari berpikir positivistik : empiri yang diakui sebagai benar, hanya empiri yang indrawi atau sensual.

Pengetahuan kehilangan makna, atau ilmu tak mampu memaknai indikasi empirik yang kita hayati.

Ada beberapa kritik keras terhadap positivisme yang dilancarkan oleh rasionalisme, yaitu :

1. Kita tidak perlu mempertajam pembedaan antara analisis dengan sintesis. Kita tidak perlu mempertajam pemilihan tahap pengobservasian dengan tahap teori.
2. Fakta itu momot teori. Fakta sebagai fakta menjadi tidak ada artinya dan tidak dipahami manusia, kecuali diberikan pemaknaan berdasar teori tertentu. Positivisme terlalu mengunggulkan fakta fragmentarik.
3. Bukan semua argumentasi dan pemaknaan itu justifikasi. Berargumentasi dan memberikan makna perlu dibedakan antara konteks penemuan dengan konteks justifikasi. Bagi positivisme, semua argumentasi dan pemaknaan tanpa bukti empiri sensual akan dimasukkan ke dalam justifikasi, sedangkan bagi rasionalisme empiri itu lebih dari yang sensual saja.
4. Realitas itu bukan yang sensual. Realitas - realitas tersebut tidak mudah terhayati secara sensual, sedangkan pengetahuan teoritik kita yang mampu menangkap dan memahami empiri tersebut. Oleh karena itu, di atas empiri sensual ada empiri logik atau empiri teoritik.

Dibandingkan dengan positivisme, rasionalisme mengenal tiga realitas, yaitu : empiri sensual, empiri logik atau teoritik dan empiri etik, sedangkan positivisme hanya mengakui realitas empiri sensual (Muhadjir, 2000).

Memparsialkan obyek penelitian dengan eksese - eksesnya (teknik analisis mendikte judul, hipotesis, kesimpulan, dan juga teori ; dan lebih jauh tidak adanya tata konstruksi pemikiran kita) menjadikan penelitian dengan metodologi penelitian yang menggunakan landasan filsafat positivisme, baik yang ditampilkan dalam metodologi penelitian kualitatif maupun yang ditampilkan dalam metodologi penelitian kuantitatif telah menghilangkan atau setidaknya - tidaknya mengaburkan makna lebih dalam dari berbagai studi.

Metodologi penelitian dengan pendekatan positivistik memang menuntut obyek yang dispesifikasikan, dieliminasi dari obyek lain ; dan pada dasarnya disertai asumsi bahwa obyek lain (yang biasa disebut variabel) dalam keadaan tak berubah. Metodologi penelitian dengan pendekatan rasionalistik menuntut sifat holistik, obyek diteliti tanpa dilepaskan dari konteksnya ; paling jauh diteliti dalam fokus atau aksentuasi tertentu, tetapi konteksnya tidak dieliminasi. Sifat holistik yang dituntut oleh pendekatan rasionalistik adalah digunakannya konstruksi pemaknaan atas empiri sensual, logik, ataupun etik. Ilmu yang dibangun berdasarkan rasionalisme menekankan kepada pemaknaan empiri. Pemahaman intelektual mendalam menjadi bagian terpenting bagi rasionalisme.

3.2 Definisi Operasional Penelitian

- Definisi jalan sebagai bentukan tiga dimensi adalah jalan merupakan sebuah keseluruhan, sebuah ruang tiga dimensi di antara dua garis bangunan maupun pepohonan.

- Definisi karakter jalan dalam konteks karakter Jalan Pemuda Kota Semarang adalah sifat khusus yang spesifik, unik dan khas dari Jalan Pemuda yang dibentuk oleh elemen fisiknya, Jalan Pemuda dilihat sebagai bentukan tiga dimensi membentuk unit yang melingkupi.
- Faktor - faktor pembentuk karakter jalan sebagai bentukan tiga dimensi yang terdapat dalam *grand concept* antara lain : Pepohonan, Awalan dan Akhiran, Keanekaragaman Bangunan, Perabot Jalan, Ruang Terbuka, Aksesibilitas, Kepadatan, dan Kontras.

3.3 Alasan Pemilihan Ruang Lingkup Penelitian

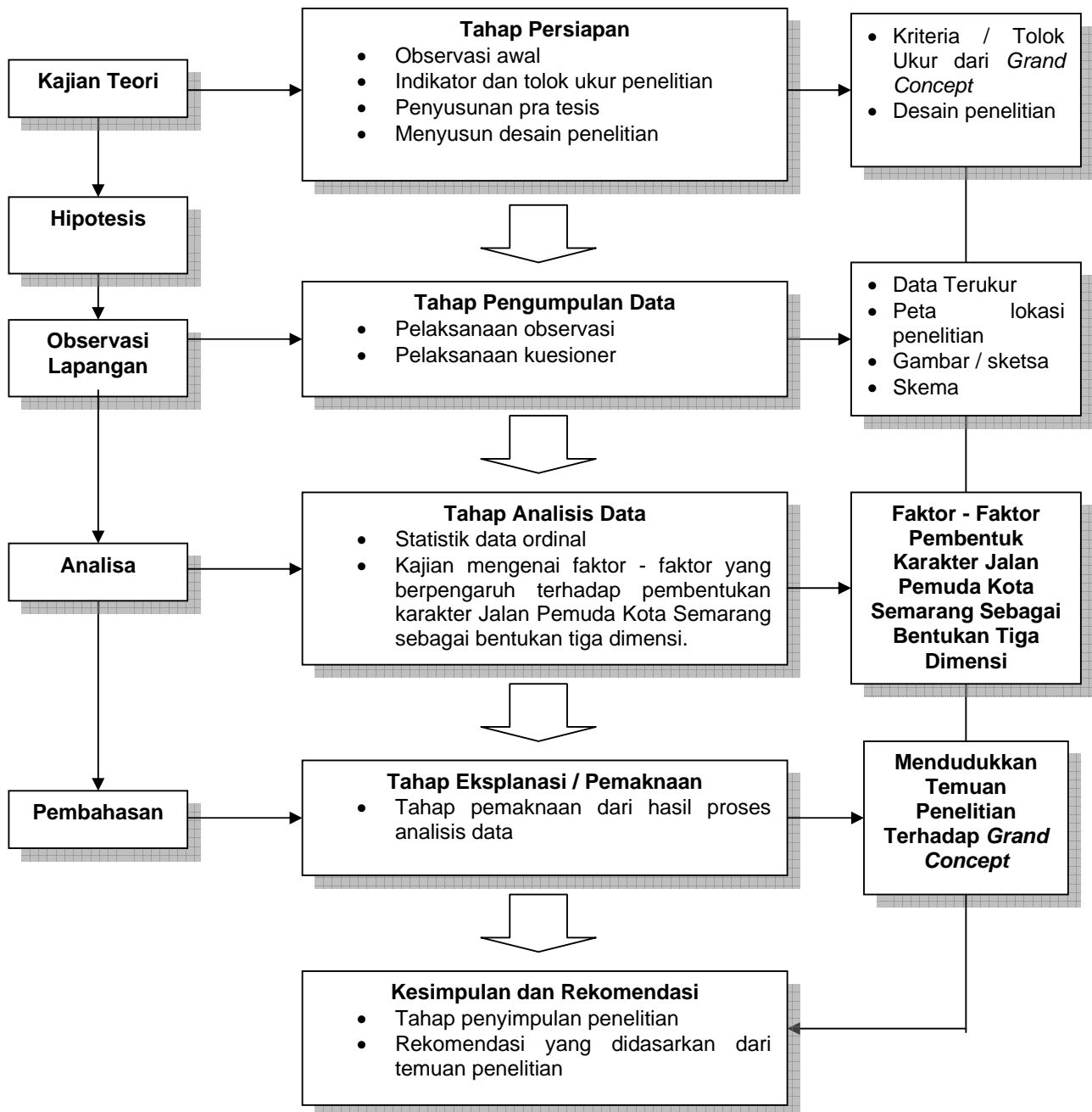
Pemilihan substansi penelitian didasari atas tinjauan pustaka yang memberi pengetahuan akan arti pentingnya jalan sebagai elemen fisik utama pembentuk citra kota. Dimana dalam penelitian ini, definisi operasional jalan tidak hanya dilihat dari fungsinya, tetapi dilihat sebagai suatu kesatuan. Jalan akan dilihat sebagai satu unit yang melingkupi, sebuah ruang tiga dimensi di antara dua garis bangunan maupun pepohonan (Moughtin, 1992). Setiap jalan membentuk seting (Jacobs, 1993), yang terbentuk dari berbagai elemen fisik dan elemen sosial, sehingga ruang jalan dapat memberikan berbagai macam makna.

Untuk pemilihan lokasi penelitian (dalam hal ini jalan manakah yang akan dipilih untuk diteliti faktor - faktor pembentuk karakternya sebagai bentukan tiga dimensi), melihat kepada sejarah dari jalan tersebut. Jalan Pemuda merupakan salah satu jalan yang mempunyai peran penting bagi perkembangan Kota Semarang. Jalan ini mempunyai nilai sejarah yang sangat tinggi (Yoga dalam Darmawan, 2005). Kota Semarang berkembang melalui

Jalan Pemuda (Tio, 2005). Jalan Pemuda Kota Semarang telah banyak mengalami perubahan dalam elemen fisiknya. Hal ini sebagai konsekuensi karena jalan merupakan bagian dari elemen pembentuk kota. Kota bukanlah sesuatu yang statis karena memiliki hubungan erat dengan kehidupan pelakunya yang dilaksanakan dalam dimensi ke empat, yaitu waktu (Zahnd, 1999). Kemudian dari studi literatur tersebut, muncul pertanyaan yang mendasari perlunya dilakukan penelitian ini, yaitu "Faktor - faktor apa sajakah yang berpengaruh dalam pembentukan karakter Jalan Pemuda Kota Semarang sebagai bentukan tiga dimensi pada kondisi sekarang ini?".

3.4 Langkah Pokok Penelitian

Langkah pokok dalam penelitian ini akan dijelaskan melalui skema berikut ini :



Gambar 9 Skema Langkah Pokok Penelitian
Sumber : Penyusun 2008

3.5 Variabel Penelitian

Kata variabel tidak ada dalam perbendaharaan Indonesia karena variabel berasal dari kata Bahasa Inggris "*variable*" yang berarti "faktor tak tetap atau berubah - ubah". Namun Bahasa Indonesia kontemporer telah terbiasa menggunakan kata variabel ini dengan pengertian yang lebih tepat disebut bervariasi. Dengan demikian pengertian variabel adalah fenomena - fenomena yang bervariasi dalam bentuk, kualitas, kuantitas, mutu, standar, dan sebagainya (Bungin, 2005).

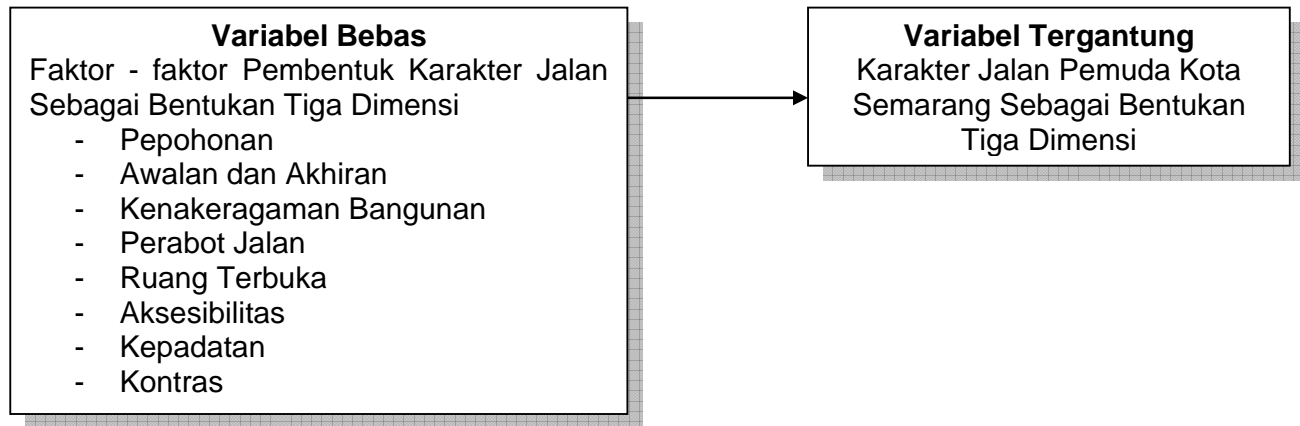
Penjelasan - penjelasan mengenai variabel amat sangat bervariasi sebagaimana bervariasinya variabel itu sendiri. Dalam pengertian yang lebih konkret sesungguhnya variabel itu adalah konsep dalam bentuk konkret atau konsep operasional, penjelasan macam ini tergantung pula pada jenis penelitian yang dilakukan. Konsep biasanya digunakan dalam mendeskripsikan segala variabel yang abstrak dan kompleks, sedangkan variabel diartikan sebagai konsep yang lebih konkret, yang acuan - acuannya lebih nyata. Suatu variabel adalah konsep tingkat rendah, yang acuan - acuannya secara relatif mudah diidentifikasi dan diobservasi serta dengan mudah diklasifikasi, diurut, atau diukur.

Adapun variabel - variabel yang ada dalam penelitian ini, yaitu :

- Faktor - faktor pembentuk karakter jalan sebagai bentukan tiga dimensi
→ variabel bebas (*independent variable*), yaitu variabel yang berada pada posisi yang lepas dari "pengaruh" variabel tergantung (Bungin, 2005).

- Karakter Jalan Pemuda Kota Semarang sebagai bentukan tiga dimensi
→ variabel tergantung (*dependent variable*), yaitu variabel yang "dipengaruhi" oleh variabel bebas (Bungin, 2005).

Berikut ini adalah skema hubungan dua variabel yang digunakan dalam penelitian ini :



Gambar 10 Skema Hubungan Antar Variabel
Sumber : Analisa Penyusun 2008

3.6 Konsep Operasional

Agar variabel dapat diukur, maka variabel harus dijelaskan ke dalam konsep operasional variabel, untuk itu maka variabel harus dijelaskan parameter atau indikator - indikatornya. Kalau peneliti mampu mengoperasionalkan konsep dengan baik, maka tidak sukar pula dalam mengoperasionalkan variabel, dan selanjutnya tidak akan mengalami kesulitan dalam mengoperasionalkan indikator variabel dan pengukuran. Berbagai kesukaran indikator variabel dan pengukuran menyusul kemudian, karena

peneliti mengabaikan penjabaran konsep dan variabel secara tepat dan konkret (Bungin, 2005).

Konsep operasional dibuat untuk membatasi parameter atau indikator yang diinginkan peneliti dalam penelitian, sehingga apapun variabel penelitian, semuanya hanya muncul dari konsep tersebut (Bungin, 2005).

Dalam penelitian ini, materi - materi yang diambil dalam proses pengumpulan data berasal dari variabel bebas, antara lain :

Tabel 4 Indikator dan Tolok Ukur Penelitian

Tujuan Penelitian	Indikator Pembentuk Karakter Jalan Sebagai Bentuk Tiga Dimensi	Tolok Ukur	Teknik Pengumpulan Data
<p>Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor - faktor yang berpengaruh terhadap pembentukan karakter Jalan Pemuda Kota Semarang sebagai bentuk tiga dimensi.</p>	Pepohonan	<ul style="list-style-type: none"> • Kemampuan pepohonan di siang hari dalam melindungi masyarakat dari panas sinar matahari. • Kemampuan pepohonan pada saat hujan dalam mengurangi kuantitas air hujan yang mengenai tubuh masyarakat. • Kemampuan pepohonan di siang hari dalam mengurangi silau karena pemantulan sinar matahari yang berlebihan. • Kemampuan pepohonan dalam membentuk dinding maya sehingga berkesan menciptakan ruang di antara dua sisi jalan. • Kemampuan pepohonan dalam membentuk pemandangan yang obyektif. • Kemampuan pepohonan dalam mempertegas bentuk jalan. • Kemampuan pepohonan dalam membentuk suasana hati masyarakat. 	Studi literatur, observasi dan kuesioner
	Awalan dan Akhiran	<ul style="list-style-type: none"> • Kemampuan masyarakat mendefinisikan ujung barat jalan. • Kemampuan masyarakat mendefinisikan ujung timur jalan. 	Studi literatur, observasi dan kuesioner

		<ul style="list-style-type: none"> • Keberadaan bangunan - bangunan yang dapat menjadi penentu lokasi atau keberadaan lokasi penelitian. 	
	Keanekaragaman Bangunan	<ul style="list-style-type: none"> • Kemampuan bangunan - bangunan dalam menciptakan keanekaragaman gaya arsitektur bangunan. • Keberadaan bangunan - bangunan yang melekat dalam memori masyarakat. • Kemampuan bangunan - bangunan dalam menciptakan ketinggian bangunan yang berbeda - beda. • Kemampuan deretan bangunan dalam menciptakan <i>skyline</i> yang menarik. • Keberadaan bangunan yang nampak mendominasi di lokasi penelitian. • Kemampuan bangunan dalam mempertegas bentuk jalan. 	Studi literatur, observasi dan kuesioner
	Perabot Jalan	<ul style="list-style-type: none"> • Kemampuan perabot jalan dalam menciptakan sesuatu yang menarik. • Kemampuan perabot jalan dalam menciptakan kekhasan di lokasi penelitian. • Kemampuan perabot jalan dalam membuat masyarakat untuk tinggal sejenak. • Kemampuan perabot jalan untuk membuat masyarakat kembali mengunjungi lokasi penelitian. 	Studi literatur, observasi dan kuesioner
	Ruang Terbuka	<ul style="list-style-type: none"> • Kemampuan taman untuk menciptakan ruang bagi masyarakat untuk berkumpul dan membaur dengan orang lain. • Kemampuan taman untuk menjadi tanda - tanda dari lokasi suatu tempat di lokasi penelitian. • Kemampuan taman untuk membentuk pemandangan obyektif yang atraktif. • Kemampuan persimpangan jalan dalam membagi segmen jalan. • Kemampuan persimpangan jalan dalam memperkuat memori masyarakat akan lokasi obyek tertentu di lokasi penelitian. 	Studi literatur, observasi dan kuesioner

		<ul style="list-style-type: none"> • Kemampuan persimpangan jalan dalam menjadi tanda - tanda lokasi suatu obyek di lokasi penelitian. 	
	Aksesibilitas	<ul style="list-style-type: none"> • Kemudahan akses masuk dan keluar terhadap jalan lain. • Keleluasaan berjalan di trotoar tanpa terhalang oleh hambatan. • Kemudahan akses masuk dan keluar dari lokasi penelitian dengan menggunakan alat transportasi umum. • Kemudahan menyeberang jalan. • Kemampuan rambu - rambu lalu lintas dalam mendukung aktivitas pergerakan dan sirkulasi masyarakat. • Kemampuan sarana dan prasarana transportasi dalam mendukung aktivitas pergerakan dan sirkulasi para penyandang cacat. 	Studi literatur, observasi dan kuesioner
	Kepadatan	<ul style="list-style-type: none"> • Wawasan mengenai lokasi / kemampuan masyarakat dalam mendefinisikan tata guna lahan lokasi penelitian. • Kemampuan keanekaragaman fungsi bangunan dalam menciptakan keanekaragaman aktivitas masyarakat yang terjadi dari pagi hingga malam. • Kemampuan untuk mempertahankan kondisi positif jalan meskipun tidak ada masyarakat dan aktivitasnya. 	Studi literatur, observasi dan kuesioner
	Kontras	<ul style="list-style-type: none"> • Keberadaan nama lain dari nama lokasi penelitian. • Kaitan lokasi penelitian dengan sejarah. • Efek yang khas yang diciptakan komponen fisik lokasi penelitian. • Keberadaan sesuatu yang spesifik dari lokasi penelitian, yang tidak ditemui di jalan lain. • Keberadaan fungsi laten jalan yang dapat menjadi ciri khas lokasi penelitian. • Golongan masyarakat yang hadir ke lokasi penelitian. • Kegiatan pembangunan di lokasi penelitian. 	Studi literatur, observasi dan kuesioner

		<ul style="list-style-type: none"> • Tingkat kebersihan dan perawatan terhadap lokasi penelitian dibandingkan dengan jalan lain. 	
--	--	---	--

Sumber : Analisa Peneliti 2008, Diolah Dari Landasan Konsep Penelitian

3.7 Teknik Pengumpulan Data

Data (tunggal = datum) adalah bahan keterangan tentang sesuatu obyek penelitian yang diperoleh di lokasi penelitian (Bungin, 2005). Definisi data sebenarnya mirip dengan definisi informasi, hanya saja informasi lebih menonjolkan segi pelayanan, sedangkan data lebih menonjolkan aspek materi.

Selain data, ada juga pemahaman lain yang mirip dengan data yaitu fakta. Biasanya orang sering menggunakan dua istilah ini dalam satu penjelasan yang sama, padahal masing - masing punya konsep yang berbeda. Dalam penelitian kuantitatif, konsep fakta menuju pada sebuah peristiwa yang tidak dapat dibawa pulang oleh peneliti. Fakta sesungguhnya adalah milik obyek penelitian yang relatif tidak dapat dipisahkan dari obyek penelitian itu sendiri. Hal yang dapat dibawa pulang oleh peneliti hanyalah data. Data dikonsepskan sebagai segala sesuatu yang hanya berhubungan dengan keterangan tentang suatu fakta dan fakta tersebut ditemui oleh peneliti di lokasi penelitian. Oleh karena itu, seorang peneliti adalah orang yang benar - benar mampu "menangkap" fakta serta bisa membawa pulang data hasil penelitian.

Metode pengumpulan data adalah bagian instrumen pengumpulan data yang menentukan berhasil atau tidaknya suatu penelitian (Bungin, 2005). Kesalahan menggunakan metode pengumpulan data atau metode pengumpulan data yang tidak digunakan semestinya, berakibat fatal terhadap

hasil - hasil penelitian yang dilakukan. Adapun metode pengambilan data yang digunakan dalam penelitian ini antara lain :

a. Observasi :

Observasi adalah alat pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengamati dan mencatat secara sistematis gejala yang diselidiki (Narbuko dan Achmadi, 1999). Jenis observasi yang akan dilakukan adalah observasi langsung, yaitu observasi akan dilakukan oleh peneliti sendiri di lokasi penelitian dengan mengamati langsung ke lapangan dan mengambil data primer yang diwujudkan melalui alat perekam gambar (fotografi) untuk merekam gambar data fisik dan fenomena yang ada di lokasi penelitian.

Untuk memperoleh data sekunder yang berupa tinjauan pustaka didapat dari studi literatur yang memuat teori - teori arsitektur dan perancangan kota yang relevan terhadap permasalahan penelitian.

b. Kuesioner :

Menurut Bungin (2005), metode kuesioner merupakan serangkaian atau daftar pertanyaan yang disusun secara sistematis, kemudian diberikan untuk diisi oleh responden. Setelah diisi, kuesioner diberikan kembali ke peneliti

Bentuk kuesioner yang digunakan adalah kuesioner langsung tertutup. Kuesioner langsung tertutup adalah kuesioner yang dirancang sedemikian rupa untuk merekam data tentang keadaan yang dialami responden sendiri, kemudian semua alternatif jawaban yang harus dijawab responden telah tertera dalam kuesioner tersebut (Bungin, 2005).

Jawaban yang didapatkan dari responden dalam proses kuesioner pada intinya berisikan pertanyaan yang jawabannya ingin diketahui Penyusun mengenai faktor - faktor yang berpengaruh terhadap pembentukan karakter Jalan Pemuda Kota Semarang sebagai bentukan tiga dimensi. Alternatif jawaban yang diberikan kepada responden menggunakan skala pengukuran Likert. Skala Likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena atau gejala sosial yang terjadi, hal ini secara spesifik telah ditetapkan oleh peneliti, yang selanjutnya disebut variabel penelitian. Variabel penelitian ini dijabarkan melalui dimensi - dimensi menjadi sub variabel kemudian sub variabel dijadikan indikator - indikator yang dapat dijadikan sebagai tolok ukur untuk menyusun item - item pertanyaan atau pernyataan yang berhubungan dengan variabel penelitian (Iskandar, 2008).

Pendapat senada dilontarkan oleh Kinnear dalam Umar (2002), skala Likert berhubungan dengan pernyataan tentang sikap seseorang terhadap sesuatu, misalnya setuju - tidak setuju, senang - tidak senang, dan baik - tidak baik. Responden diminta mengisi pernyataan dalam skala ordinal berbentuk verbal dalam jumlah kategori tertentu.

Untuk membuat skala Likert, lakukan langkah - langkah sebagai berikut (Umar, 2002) :

- a. Kumpulkan sejumlah pernyataan yang sesuai dengan sikap yang akan diukur dan dapat diidentifikasi dengan jelas (positif atau tidak positif).

- b. Berikan pernyataan - pernyataan di atas kepada sekelompok responden untuk diisi dengan benar.
- c. Respon dari tiap pernyataan dihitung dengan cara menjumlahkan angka - angka dari setiap pernyataan sedemikian rupa sehingga respon yang berada pada posisi yang sama akan menerima secara konsisten nilai angka yang selalu sama. Misalnya bernilai 5 untuk yang sangat positif dan bernilai 1 untuk yang sangat negatif. Hasil hitung akan mendapatkan skor tiap - tiap pernyataan dan skor total, baik untuk tiap responden maupun secara total untuk seluruh responden.
- d. Selanjutnya, mencari pernyataan - pernyataan yang tidak dapat dipakai dalam penelitian, patokannya adalah :
 - Pernyataan yang tidak diisi lengkap oleh responden.
 - Pernyataan yang secara total responden tidak menunjukkan korelasi yang substansial dengan nilai totalnya.
- e. Pernyataan - pernyataan hasil saringan akhir akan membentuk skala Likert yang dapat dipakai untuk mengukur skala sikap serta menjadi kuesioner baru untuk pengumpulan data berikutnya.

Dari uraian di atas, mengisyaratkan bahwa sebaiknya peneliti melakukan uji coba terhadap kuesioner sebagai instrumen pengumpulan data. Hal ini berguna untuk mengetahui kesahihan dari kuesioner yang

akan dipakai. Demikian pula dalam penelitian ini, kuesioner telah mengalami proses uji coba terhadap sampel populasi, meskipun total responden pada masa uji coba tidak sama dengan kuota responden yang ditentukan dalam penelitian. Dari hasil uji coba, Penyusun melakukan proses penyaringan terhadap item - item pernyataan. Penyusun melakukan reduksi pernyataan terhadap pernyataan yang tidak diisi lengkap maupun pernyataan yang dianggap membingungkan, sehingga dalam melakukan proses pengumpulan data, kuesioner telah dapat dianggap siap dan dapat diandalkan sebagai instrumen pengumpulan data penelitian.

Kelebihan metode kuesioner bila digunakan dengan semestinya antara lain :

- Metode kuesioner hanya membutuhkan biaya yang relatif lebih murah.
- Pengumpulan data lebih mudah terutama pada responden yang terpencar - pencar.
- Pada penelitian dengan sampel di atas seribu orang, penggunaan metode ini sangatlah tepat.
- Walaupun penggunaan metode ini pada sampel yang relatif besar, tetapi pelaksanaannya dapat berlangsung serempak.
- Berkaitan dengan kebaikan - kebaikan di atas, metode ini relatif membutuhkan waktu yang sedikit.

- Kalau metode ini dilakukan dengan menggunakan jasa pos, maka relatif tidak membutuhkan atau tidak terikat pada petugas pengumpul data.
- Kalaupun metode ini menggunakan petugas lapangan pengumpul data, hanya terbatas pada fungsi menyebarkan dan menghimpun kuesioner yang telah diisi atau dijawab oleh responden. Kemampuan teknis dalam menggali dan atau mencatat data seperti metode lain tidak dibutuhkan di sini.

Kekurangan metode kuesioner antara lain :

- Metode kuesioner hanya dapat digunakan pada responden yang dapat baca tulis saja, sedangkan pada responden yang tidak mampu baca tulis, metode kuesioner tidak berguna sama sekali.
- Formulasi kuesioner membutuhkan kecermatan tinggi, sehingga betul - betul mampu mewakili peneliti dalam pengumpulan data. Karena tuntutan yang demikian, menyusun formulasi kuesioner membutuhkan waktu yang lama, termasuk kebutuhan uji coba dan merevisi kuesioner tersebut.
- Penggunaan metode kuesioner menyebabkan peneliti terlalu banyak tergantung atau membutuhkan kerjasama dengan obyek penelitian.
- Kemungkinan pada kasus tertentu, akan terjadi salah menerjemahkan beberapa poin pertanyaan, maka peneliti

tidak dapat memperbaiki dengan cepat, akhirnya mempengaruhi jawaban responden.

- Kadangkala orang lain di sekitar responden ikut mempengaruhinya pada saat pengisian kuesioner, hal ini menyebabkan jawaban responden tidak obyektif lagi.
- Responden dapat menjawab seenaknya, atau kadangkala bersifat main - main serta berdusta. Hal tersebut mungkin sekali terjadi, terutama kalau kuesioner bersifat *anonymous* (tanpa nama dan alamat responden di lembar kuesioner).

3.8 Penentuan Populasi Penelitian Dan Sampel Penelitian

Dalam metode penelitian kata populasi amat populer, digunakan untuk menyebutkan serumpun atau sekelompok obyek yang menjadi sasaran penelitian (Bungin, 2005). Karena pengertian populasi yang demikian, maka populasi menjadi amat beragam. Walaupun populasi penelitian memiliki beberapa sifat yang tidak jarang membingungkan, tetapi menjadi tugas peneliti untuk memberi batasan yang tegas terhadap setiap obyek yang menjadi populasi penelitiannya. Pembatasan populasi haruslah berpedoman kepada tujuan dan permasalahan penelitian. Dengan pembatasan populasi penelitian, akan memudahkan di dalam memberikan ciri atau sifat - sifat yang lain dari populasi tersebut, dan semua ini memberikan keuntungan dalam penarikan sampel.

Di dalam sub bab latar belakang dituliskan Gutman (1986) menyatakan bahwa ruang yang menarik seperti yang dijelaskan oleh Cullen (1961) lebih

karena eksistensi dari komunitasnya. Karya Amos Rapoport pada tahun 1983 mengindikasikan bahwa lingkungan sosial lebih memberikan efek daripada lingkungan fisik (Gans, 1968). Komunitas sosial dalam sebuah bentukan fisik memegang arti penting sebagai pelaku pengguna kawasan. Seperti yang diungkapkan Lynch (1981), jiwa suatu tempat tidak hanya terbentuk dari tatanan fisik, namun juga oleh tatanan aktivitas atau fungsi dan bagaimana dialog di antara keduanya. Setiap masyarakat memiliki hubungan dengan bagian kota, dan citranya merasuk dalam kenangan dan makna (Lynch, 1960).

Mengacu pada uraian di atas dan mengacu pada pendapat Bungin (2005) bahwa pembatasan populasi haruslah berpedoman kepada tujuan dan permasalahan penelitian, maka populasi yang ditetapkan dalam penelitian ini berasal dari pengguna kawasan, yaitu masyarakat yang kesehariannya beraktivitas di Jalan Pemuda Kota Semarang. Definisi kata “keseharian” di sini adalah masyarakat yang rutin (hampir setiap hari) melakukan aktivitas di lokasi penelitian sehingga dirasakan cukup memiliki kesan yang mendalam terhadap lokasi penelitian, dalam hal ini adalah Jalan Pemuda Kota Semarang. Aktivitas masyarakat yang ada di lokasi penelitian umumnya berkaitan dengan tata guna lahan yang ada.

Teknik sampling yang digunakan adalah rancangan sampel non probabilitas (*nonprobability sampling design*), yaitu penarikan sampel tidak penuh dilakukan dengan menggunakan hukum probabilitas, artinya bahwa tidak semua unit populasi memiliki kesempatan untuk dijadikan sampel penelitian. Hal ini karena sifat populasi itu sendiri yang heterogen sehingga terdapat diskriminasi tertentu dalam unit - unit populasi (Bungin, 2005). Dalam penelitian ini, Penyusun membatasi bahwa yang dapat menjadi responden adalah

masyarakat yang rutin (hampir setiap hari) melakukan aktivitas di lokasi penelitian namun dibatasi dengan mengambil responden yang memiliki tingkat pendidikan minimal SMP, yang diharapkan dapat memahami pernyataan dan memberikan respon yang baik sesuai tujuan penelitian.

Hambatan Penyusun dalam melakukan penelitian ini adalah Penyusun sulit mengetahui dengan pasti jumlah total populasi penelitian. Santoso dan Tjiptono (2001) mengungkapkan salah satu teknik sampling yang memungkinkan peneliti tetap melakukan sampling tanpa harus mengetahui jumlah total populasi penelitian. Teknik sampling yang dimaksud adalah *accidental sampling* (*haphazard* atau *convenience sampling*). Metode ini merupakan prosedur sampling yang memilih sampel dari orang atau unit yang paling mudah dijumpai atau diakses, sehingga peneliti mendapatkan efek positif yaitu sangat mudah, murah dan cepat untuk dilaksanakan. Metode ini cocok digunakan untuk penelitian eksploratoris guna menghasilkan gagasan, wawasan atau hipotesis yang selanjutnya bakal diikuti dengan riset tambahan menggunakan sampel probabilitas.

Untuk jumlah sampel yang akan diambil, Roscoe dalam Iskandar (2008) menyatakan bahwa ukuran sampel yang layak dalam penelitian adalah antara 30 sampai 500 orang. Penyusun dalam penelitian ini mengambil jumlah minimum yaitu 30 orang responden untuk masing - masing segmen jalan, sehingga total dalam penelitian ini terdapat 30 orang responden dikalikan 4 segmen jalan, terdapat 120 orang responden.

3.9 Alat / Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian ini dimaksud sebagai perangkat lunak dari seluruh rangkaian proses pengumpulan data penelitian di lapangan.

Pengertian dasar dari instrumen penelitian adalah sebagai berikut :

1. Instrumen penelitian menempati posisi teramat penting dalam hal bagaimana dan apa yang harus dilakukan untuk memperoleh data di lapangan.
2. Instrumen penelitian adalah bagian paling rumit dari keseluruhan proses penelitian. Kesalahan di bagian ini, dapat dipastikan suatu penelitian akan gagal atau berubah dari konsep semula. Oleh karena itu, kerumitan dan kerusakan instrumen penelitian pada dasarnya tidak terlepas dari peranan desain penelitian yang telah dibuat.
3. Pada dasarnya instrumen penelitian kuantitatif memiliki dua fungsi yaitu sebagai substitusi dan sebagai suplemen. Instrumen penelitian menjadi wakil peneliti satu - satunya di lapangan atau wakil satu - satunya orang yang membuat instrumen penelitian tersebut. Oleh karena itu, kehadiran instrumen penelitian di depan responden (khususnya untuk instrumen kuesioner) adalah benar - benar berperan sebagai pengganti (substitusi) dan bukan suplemen penelitian. Sebagai suplemen, instrumen penelitian hanyalah pelengkap dari sekian banyak alat - alat bantu penelitian yang diperlukan oleh peneliti pada pengumpulan data yang menggunakan instrumen penelitian.

Pada kenyataan di lapangan, instrumen penelitian tidak berbeda dengan sebuah "jala" atau "jaring" yang digunakan untuk menangkap atau menghimpun

data sebanyak dan sevalid mungkin. Oleh karena itu, instrumen penelitian benar - benar harus reliabilitas dan validitas. Untuk mencapai kedua unsur ini, sebuah instrumen penelitian kuantitatif harus memiliki tingkat kepekaan yang dapat dipercaya.

Alat bantu yang akan digunakan dalam proses penelitian oleh peneliti antara lain :

- kamera, untuk mengabadikan gambar dari suatu peristiwa atau fenomena yang menarik yang sesuai dengan tujuan penelitian.
- kertas dan alat tulis, sebagai alat pencatat jawaban atau alat pencatat kejadian atau fenomena - fenomena yang menarik di lapangan.
- peta lokasi penelitian.
- alat pengukur atau meteran.

3.10 Waktu Penelitian

Waktu penelitian yang dimaksud adalah rentang waktu yang dipilih Penyusun dalam melakukan proses pengumpulan data melalui kuesioner terhadap responden. Waktu dalam penelitian ini dilakukan pada rentang waktu sebagai berikut :

- pukul 08.00 - pukul 17.00 WIB, yaitu rentang waktu yang dipertimbangkan dimana sebagian besar responden sedang melakukan aktivitas di lokasi penelitian.

3.11 Teknik Analisis Data

Menurut Muhadjir (2000), teknik analisis data perlu ajeg seperti instrumen pengumpulan data dan prosedur pengambilan data. Bila penelitian bersifat kuantitatif, sebaiknya digunakan teknik analisis statistik. Pengolahan data statistik adalah proses pemberian kode (identitas) terhadap data penelitian melalui angka - angka (Bungin, 2005). Di mana sebelumnya data tersebut belum berarti apa - apa. Pendapat senada diungkapkan oleh Iskandar (2008) yang mengungkapkan teknik analisis data dalam penelitian kuantitatif adalah menggunakan analisis statistik. Analisis statistik adalah cara untuk mengolah informasi data (kuantitatif) yang berhubungan dengan angka - angka, bagaimana mencari, mengumpul, mengolah data, sehingga sampai menyajikan data dalam bentuk sederhana dan mudah dibaca atau data yang telah diperoleh dapat dimaknai (diinterpretasikan).

Statistik yang digunakan dalam penelitian ini adalah statistik deskriptif, yang pengertiannya adalah statistik yang berusaha menjelaskan atau menggambarkan berbagai karakteristik data (Santoso dan Tjiptono, 2001). Jenis statistik deskriptif yang digunakan adalah tendensi sentral, yaitu teknik statistik untuk mendapatkan ciri khas tertentu dalam bentuk sebuah nilai bilangan yang merupakan ciri khas dari bilangan tersebut (Bungin, 2005). Ada dua ukuran yang dipakai, yaitu :

a. Tendensi sentral rata - rata.

Rata - rata adalah nilai tengah dari suatu jumlah keseluruhan bilangan, yang berasal dari jumlah keseluruhan nilai bilangan serta terlebih dahulu dibagi dengan kebanyakan unit dari keseluruhan

bilangan tersebut (Bungin, 2005). Tendensi sentral rata - rata dalam penelitian ini digunakan untuk mendapatkan nilai rata - rata dari masing - masing faktor pembentuk karakter jalan sebagai bentukan tiga dimensi pada lokasi penelitian, sehingga faktor - faktor tersebut nantinya dapat dirangking menurut urutan nilai rata - ratanya, dan selanjutnya dengan pengolahan statistik dapat diketahui faktor - faktor apa saja yang berpengaruh (baik berpengaruh kuat maupun kurang kuat).

b. Tendensi sentral modus.

Modus merupakan tendensi sentral yang menunjukkan frekuensi terbesar pada suatu kelompok data nominal tertentu (Bungin, 2005). Tendensi sentral modus dalam penelitian ini digunakan untuk melihat kecenderungan jawaban dari responden terhadap pernyataan pada masing - masing item pernyataan. Hal ini untuk memudahkan dalam proses pemaknaan masing - masing pernyataan.

3.12 Teknik Eksplanasi / Pemaknaan

Karakteristik utama postpositivistik adalah pencarian makna - makna di balik data (Muhadjir, 2000). Rasionalisme sebagai filsafat ilmu merupakan lawan langsung dari positivisme. Menurut positivisme, semua ilmu itu berasal dari empiri sensual, sedangkan menurut rasionalisme semua ilmu itu berasal dari pemahaman intelektual kita yang dibangun atas kemampuan argumentasi secara logik, bukan dibangun atas pengalaman empiri seperti positivisme. Ilmu yang dibangun berdasarkan rasionalisme menekankan pada pemaknaan empiri

: pemahaman intelektual kita dan kemampuan berargumentasi secara logik perlu didukung dengan data empirik yang relevan, agar produk ilmu yang melandaskan diri pada rasionalisme memang ilmu, bukan sekedar fiksi. Bagi rasionalisme, mencari makna secara ontologik bergerak antara yang empirik sensual, yang logik dan yang etik. Pemaknaan adalah kemampuan mencari arti di balik yang tersurat. Yang tersurat mungkin empirik sensual, dicari makna logik atau etikanya.

Penelitian dengan pendekatan positivistik membatasi hasil penelitian sampai pembuatan kesimpulan, sedangkan pada yang rasionalistik dilanjutkan dengan pemaknaan (Muhadjir, 2000). Agar sejalan dengan pemikiran rasionalisme, maka penelitian ini dilanjutkan dengan tahap pemaknaan. Proses pemaknaan dilakukan dengan mendudukan temuan penelitian ke *grand concept* - nya, agar teori tidak menjadi stagnan. Jadi, penelitian tidak hanya sekedar mengkonfirmasi teori, namun dari hasil temuan penelitian dapat menyumbangkan atau memberi pengayaan terhadap teori yang ada.

Menurut Bungin (2005), analisis data dengan statistik hanyalah menunjukkan data telah terbaca dan memiliki arti dan penjelasan metodologis. Namun sama sekali belum masuk pada penjelasan substansi penelitian. Karena itu peneliti dituntut membahas hasil analisis itu agar bermakna sesuai dengan kondisi yang diinginkan untuk diketahui. Peneliti diberi kesempatan untuk mengemukakan pikiran - pikirannya, gagasan - gagasan yang menurutnya benar berdasarkan apa yang ia yakini, ia alami selama penelitian, dan berdasarkan apa yang ia pelajari dari teori sebelumnya.

Materi - materi penting dalam pembahasan dan diskusi hasil penelitian adalah : temuan hasil penelitian, teori yang digunakan dalam penelitian, hasil

penelitian orang lain, gagasan - gagasan orang lain yang diketahui, pendapat - pendapat pribadi peneliti, bahan - bahan sekunder lainnya (Bungin, 2005).

Pembahasan hasil penelitian menyangkut beberapa hal penting, seperti hasil temuan penting dalam penelitian perlu dikaji ulang untuk memperoleh penjelasan empiris dan metodologis, kemudian temuan - temuan penting ini dibahas berdasarkan teori yang digunakan dalam penelitian ini. Kadang peneliti lupa mengemukakan kembali teori yang digunakan di depan untuk diuji dengan hasil penelitian, sehingga pembahasannya nanti apakah teori ini dapat diterima, dikritik, atau bahkan ditolak sama sekali.

Dalam penelitian ini, tidak hanya sekedar menerapkan teori di lapangan, namun diharapkan lebih jauh dapat melengkapi teori tersebut dengan apa yang ditemukan pada kondisi kontekstual lokasi penelitian. Dengan tujuan agar ilmu pengetahuan, dalam hal ini adalah teori yang dipakai, tidak menjadi stagnan.

Setelah temuan penelitian ditemukan, temuan penelitian tersebut akan didudukkan kembali pada *grand concept* - nya dalam proses pemaknaan.

Pemaknaan hasil analisa yang bertujuan supaya lebih memperdalam hasil temuan penelitian. Menurut Hariyadi (1995), pemaknaan adalah suatu upaya memahami atau menjelaskan suatu kejadian dengan memasukkan unsur - unsur subyektivitas peneliti.

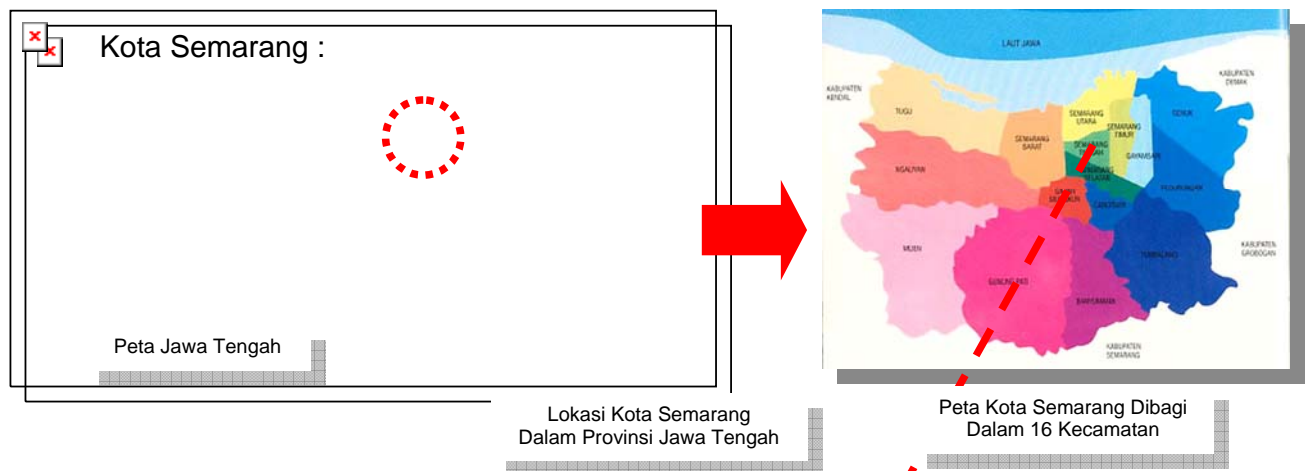
Jika tidak dapat mengadakan pemaknaan dan hanya menyajikan data deskriptif saja, maka sebenarnya penelitian itu sia - sia saja dan tidak memenuhi harapan. Peneliti harus berani berpikir pada taraf yang melampaui deskripsi belaka dan harus berani berspekulasi untuk mengemukakan makna penelitiannya.

BAB IV

TINJAUAN JALAN PEMUDA KOTA SEMARANG

4.1 Tinjauan Umum Jalan Pemuda Kota Semarang

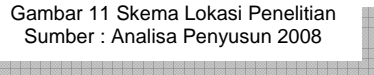
Berikut ini adalah skema lokasi dari lokasi penelitian, yaitu Jalan Pemuda



Citra Udara Jalan Pemuda Kota Semarang



Gambar 11 Skema Lokasi Penelitian
Sumber : Analisa Penyusun 2008



Jalan Pemuda Kota Semarang adalah sebuah jalan yang lurus dari Tugu Muda hingga Jembatan Berok, membentuk sebuah sumbu yang kuat sepanjang 2300 meter atau 2,3 kilometer. Berdasarkan pembagian Bagian Wilayah Kota Semarang, kawasan Jalan Pemuda berada pada Wilayah Bagian Wilayah Kota I Semarang dan berada di wilayah administratif Kecamatan Semarang Tengah. Kecamatan Semarang Tengah masuk dalam Bagian Wilayah Kota I bersama - sama dengan Kecamatan Semarang Timur dan Kecamatan Semarang Selatan (Sumber : Rencana Tata Ruang Wilayah Semarang 2000 - 2010).

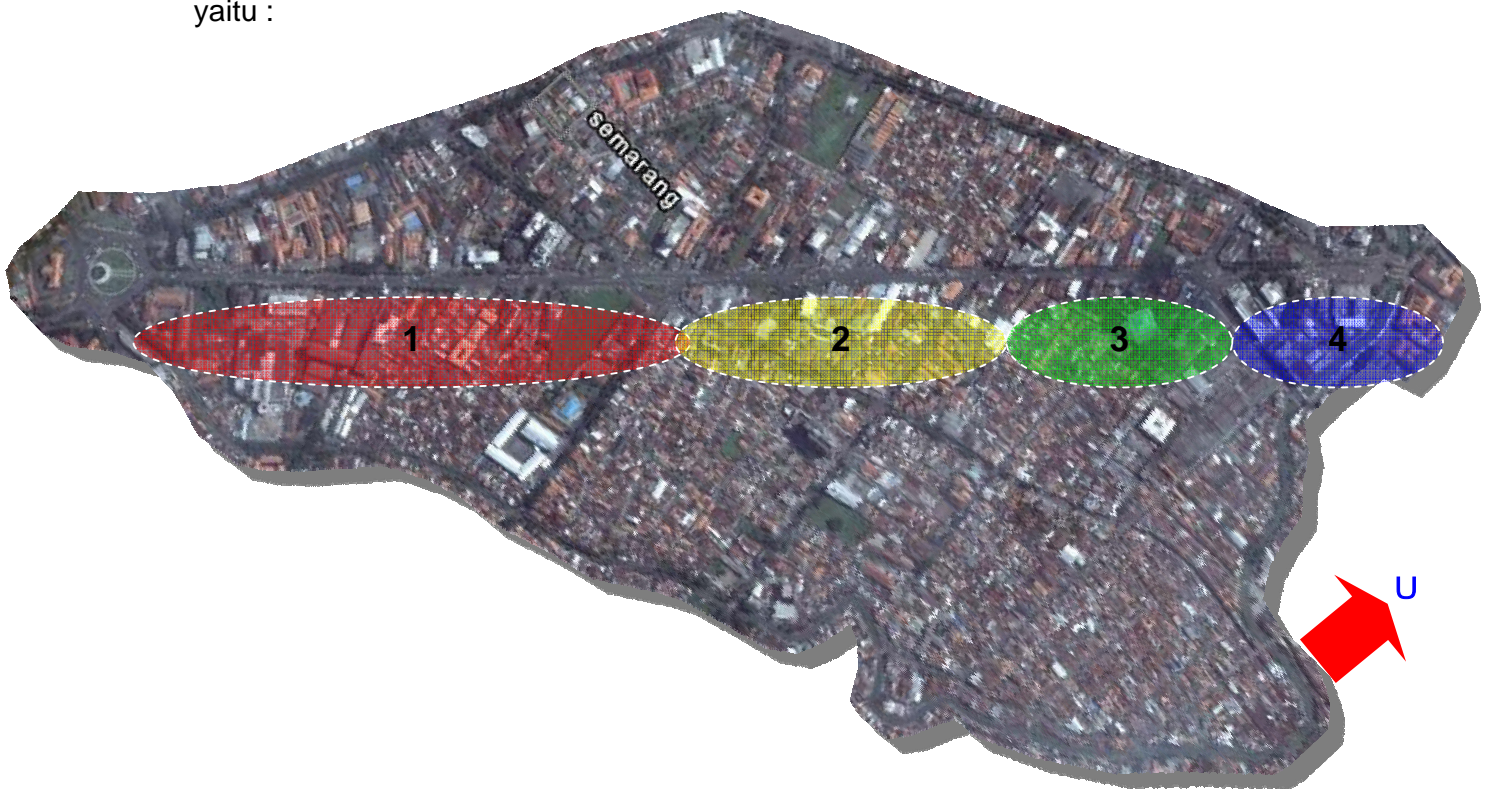
Adapun fungsi dari Bagian Wilayah Kota I adalah sebagai berikut :

1. Kawasan Permukiman.
2. Kawasan Perdagangan dan Jasa.
3. Kawasan Campuran Perdagangan dan Jasa, Permukiman.
4. Kawasan Perkantoran.
5. Kawasan Spesifik / Budaya.

Jalan Pemuda memiliki wilayah dengan topografi datar. Jalan Pemuda tergolong sebagai jalan kolektor sekunder dengan peraturan daerah setempat yang berlaku antara lain : Koefisien Dasar Bangunan 50 % - 80 %, Ketinggian

Bangunan 1 - 12 lantai, Garis Sempadan Bangunan 23 meter dan Koefisien Lantai Bangunan 1 - 3,6.

Jalan Pemuda Kota Semarang merupakan jalan yang relatif panjang, oleh karena itu dalam penelitian ini Jalan Pemuda dibagi dalam empat segmen yaitu :



Gambar 12 Pembagian Segmen Lokasi Penelitian
Sumber : Analisa Penyusun 2008

1. Penggal Lawangsewu - Hotel Novotel.

Merupakan kawasan dengan tata guna lahan campuran antara kawasan perkantoran pemerintah dan swasta, kawasan pendidikan, dan kawasan perdagangan barang dan jasa.

2. Penggal Unaki - De Koning.

Merupakan kawasan dengan tata guna lahan campuran antara perkantoran swasta, kawasan pendidikan, dan kawasan perdagangan barang dan jasa.

3. Penggal Sri Ratu - Hotel Dibya Puri.

Merupakan kawasan perdagangan barang dan jasa.

4. Penggal Hotel Metro - Jembatan Berok.

Merupakan kawasan dengan tata guna lahan campuran antara perkantoran pemerintah dan kawasan perdagangan barang dan jasa.

4.2 Tinjauan Khusus Jalan Pemuda

4.2.1 Kondisi Pepohonan Di Jalan Pemuda Kota Semarang

Pepohonan di sepanjang Jalan Pemuda Kota Semarang memiliki kondisi yang tidak sama di setiap segmen lokasi penelitian. Kondisi pepohonan di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) seimbang di sisi utara (deretan SMA 3 dan Hotel Novotel) dan sisi selatan (deretan Lawangsewu dan Balaikota), baik dari segi bentuk, ukuran dan ketinggiannya. Jenis pohon yang ada bervariasi antara pohon asam dan pohon palem dengan ketinggian yang relatif sama. Pepohonan ini terletak di antara bangunan dan badan jalan, dan berada di atas trotoar. Di sisi utara, dari Lawangsewu hingga Kantor Dinas Pendidikan Dan

Kebudayaan, pepohonan cukup rapat dalam penempatannya. Namun dari Kantor Dinas Pendidikan Dan Kebudayaan hingga Proyek Paragon City, pepohonan nampak jarang. Begitu juga di sisi selatan, dari Gedung Pandanaran hingga Kantor Badan Pengawas Daerah, pepohonan cukup rapat dalam penempatannya. Namun dari Kantor Badan Pengawas Daerah hingga lahan kosong di samping kiri Hotel Novotel, pepohonan nampak jarang.

Di segmen 2 (Unaki - De Koning), kondisi pepohonan tidak seimbang di sisi utara dan sisi selatan. Pada segmen ini, kondisi pepohonan di sisi selatan (deretan BCA dan De Koning) lebih terlihat daripada di sisi utara (deretan Bank Mandiri dan Kentucky Fried Chicken). Kondisi pepohonan di segmen 2 jika dibandingkan kondisi pepohonan di segmen 1 nampak bahwa kondisi pepohonan di segmen 2 lebih rendah ketinggiannya daripada pepohonan di segmen 1. Pepohonan ini terletak di antara bangunan dan badan jalan, dan berada di atas trotoar. Di sisi selatan, dari Toko Motor Tossa hingga Toko ACE Hardware, pepohonan cukup rapat dalam penempatannya. Pepohonan di sisi selatan segmen ini dimanfaatkan oleh PKL sebagai peneduh tempat berdagangnya. Namun tidak terjadi di sisi utara, dari Dealer Samsung hingga Toko Nambie, pepohonan nampak jarang.

Di segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri), kondisi pepohonan juga tidak seimbang di sisi utara dan sisi selatan. Pada segmen ini, kondisi pepohonan di sisi utara (deretan Sri Ratu dan Hotel Dibya Puri) lebih terlihat daripada di sisi selatan (deretan Monica Foto dan Toko Germany), atau kebalikan dari kondisi pepohonan di segmen 2 (Unaki - De Koning). Pepohonan ini terletak di antara bangunan dan badan jalan, dan berada di atas trotoar. Di sisi utara, dari Sri Ratu hingga Hotel Dibya Puri, pepohonan nampak rapat dalam penempatannya. Namun tidak terjadi di sisi selatan, dari perempatan Gajahmada hingga perempatan Johar, pepohonan nampak jarang.

Di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak), kondisi pepohonan tidak seimbang, namun kali ini yang tidak seimbang adalah kondisi pepohonan di sisi barat dan sisi timur dari segmen ini. Kondisi pepohonan di sisi barat (dari Hotel Metro hingga STIE BPD) dari segmen ini lebih terlihat daripada kondisi pepohonan di sisi timur (dari Kantor Pos Besar hingga Gedung Papak) dari segmen ini. Jenis pepohonan di segmen ini dominan berjenis pohon asam yang nampak jelas di sisi barat dari segmen ini, dengan ketinggian yang cukup tinggi dan tingkat kerapatan yang rapat.

4.2.2 Kondisi Awalan Dan Akhiran Di Jalan Pemuda Kota Semarang

Jalan Pemuda Kota Semarang merupakan jalan yang berbentuk lurus dan membentuk sumbu yang kuat. Membentang lurus pada sumbu barat - timur. Ujung barat dari Jalan Pemuda Kota Semarang adalah Tugu Muda dan pada ujung barat diawali dengan keberadaan bangunan Lawangsewu dan Gedung Pandanaran. Ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang adalah Jembatan Berok dan pada ujung timur diawali dengan keberadaan bangunan Gedung Papak.

Dalam konteks Jalan Pemuda Kota Semarang, jalan ini tidak hanya dapat diakses dari ujung - ujungnya saja, baik ujung barat maupun ujung timur. Tetapi jalan ini juga dapat diakses dari beberapa persimpangan jalan yang berlokasi di beberapa lokasi di Jalan Pemuda Kota Semarang. Persimpangan - persimpangan jalan tersebut antara lain persimpangan jalan di depan Kantor PLN (persimpangan jalan antara Jalan Pemuda, Jalan Pierre Tendean, Jalan

Tanjung, Jalan Depok, dan Jalan Thamrin), perempatan Gajahmada (persimpangan jalan antara Jalan Pemuda, Jalan Gajahmada, dan Jalan Gendingan), perempatan Johar (persimpangan antara Jalan Pemuda dan Jalan Agus Salim).

Dengan alasan tersebut di atas, diyakini bahwa terdapat beberapa bangunan yang dapat menjadi penentu atau tanda - tanda dari keberadaan Jalan Pemuda Kota Semarang. Bangunan tersebut akan mampu meyakinkan seseorang bahwa jika seseorang tersebut telah melihat bangunan yang dimaksud, maka ia akan merasa telah sampai di Jalan Pemuda Kota Semarang. Demikian juga jika seseorang ditanya mengenai lokasi Jalan Pemuda Kota Semarang, maka akan terdapat beberapa bangunan yang akan disebutkan sebagai penentu atau tanda - tanda keberadaan Jalan Pemuda Kota Semarang.

Bangunan - bangunan tersebut antara lain :





Lawangsewu



DP Mal



Gedung Pertamina



Hotel Metro



Gedung Kantor
Pos Besar

Gambar 17 Bangunan Yang Diduga Menjadi Penanda Awal Masuk Ke Jalan Pemuda Kota Semarang
Sumber : Analisa Penyusun 2008

4.2.3 Kondisi Keanekaragaman Bangunan Di Jalan Pemuda Kota Semarang

Kondisi keanekaragaman bangunan di Jalan Pemuda Kota Semarang berkaitan dengan tata guna lahan yang ada. Pada segmen 1 (Lawangsewu - Novotel) merupakan kawasan dengan tata guna lahan campuran antara kawasan perkantoran pemerintah dan swasta, kawasan pendidikan dan kawasan perdagangan barang dan jasa. Di segmen ini ditemui bangunan - bangunan seperti kantor pemerintah, kantor swasta, sekolah, mal, pertokoan, hotel, bank, dan apotek. Ketinggian bangunan - bangunan di segmen ini relatif berbeda. Gaya arsitektur dari bangunan - bangunan di segmen ini beranekaragam seperti kolonial (Lawangsewu, Gedung DPRD Semarang, SMA 3, SMA 5), modern (Gedung Pandanaran, DP Mal, Bank Danamon, Nokia),

postmodern (Bank Jateng), neo vernakular (Hotel Novotel, Balaikota Semarang, Gedung Juang 45), dan lain - lain.

Pada segmen 2 (Unaki - De Koning) merupakan kawasan dengan tata guna lahan campuran antara perkantoran swasta, kawasan pendidikan dan kawasan perdagangan barang dan jasa. Di segmen ini ditemui bangunan - bangunan seperti kantor swasta, universitas, pertokoan, showroom, gereja, bank, restoran, dan pom bensin. Ketinggian bangunan - bangunan di segmen ini relatif sama. Namun terdapat dua bangunan yang ketinggiannya cukup menonjol yaitu Bank Mandiri dan BCA. Gaya arsitektur dari bangunan - bangunan di segmen ini beranekaragam seperti kolonial (bangunan di seberang BCA, Gedung Pertamina), modern (Unaki, BCA), neo vernakular (BKKBN, Bank Mandiri, Gereja Kristen), dan lain - lain.

Pada segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) merupakan kawasan perdagangan barang dan jasa. Di segmen ini ditemui bangunan - bangunan seperti mal, pertokoan, hotel, bank, dan restoran. Ketinggian bangunan - bangunan di segmen ini sama. Namun terdapat satu bangunan yang ketinggiannya cukup menonjol yaitu Sri Ratu. Gaya arsitektur dari bangunan - bangunan di segmen ini beranekaragam seperti kolonial (Hotel Dibya Puri), modern (Sri Ratu), neo vernakular (Hotel Blambangan), dan lain - lain.

Pada segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) merupakan kawasan dengan tata guna lahan campuran antara perkantoran pemerintah dan kawasan perdagangan barang dan jasa. Di segmen ini ditemui bangunan - bangunan seperti kantor pemerintah, kantor swasta, universitas, dan pertokoan. Ketinggian bangunan - bangunan di segmen ini relatif sama. Namun terdapat satu bangunan yang ketinggiannya cukup menonjol yaitu gedung Dipenda. Gaya arsitektur dari bangunan - bangunan di segmen ini beranekaragam seperti kolonial (Gedung Papak, Kantor Pos Besar, Bank Jateng), modern (Gedung Dipenda), neo vernakular (Hotel Metro), dan lain - lain.

4.2.4 Kondisi Perabot Jalan Di Jalan Pemuda Kota Semarang

Dalam penelitian ini, perabot jalan yang akan dikaji dibatasi pada paving sebagai permukaan trotoar, pot tanaman dan tanaman di atas trotoar, bangku atau tempat duduk di atas trotoar, halte, dan tempat sampah di atas trotoar. Berikut ini adalah kondisi eksisting masing - masing perabot jalan di tiap - tiap segmen lokasi penelitian :

Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel).

Trotoar di sisi utara segmen ini memiliki lebar 2 meter dan berpermukaan paving dengan warna merah, namun keadaan permukaan trotoar tidak terlalu baik dengan ditandai permukaan yang bergelombang dan berlubang di beberapa tempat.





Gambar 23 Kondisi Trotoar Di Sisi Utara Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Trotoar di sisi selatan segmen ini memiliki lebar 3,5 meter dan berpermukaan paving dengan warna merah, keadaannya lebih baik daripada permukaan trotoar di sisi utara.



Gambar 24 Kondisi Trotoar Di Sisi Selatan Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Di sepanjang trotoar sisi selatan segmen ini (Lawangsewu - Hotel Novotel)

terdapat pot tanaman dan tanaman di atas trotoar sebagai elemen dekoratif. Permukaan pot tanaman beranekaragam warna, yaitu merah biru, hitam, dan ada yang dilukis dengan corak tertentu.



Gambar 25 Kondisi Pot Tanaman Dan Tanaman Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Di masing - masing trotoar di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) terdapat bangku atau tempat duduk di atas trotoar yang disediakan bagi masyarakat sebagai tempat beristirahat, menunggu atau berbicara dengan orang lain. Bangku atau tempat duduk ini permukaannya dicat dengan warna



Gambar 26 Kondisi Bangku Atau Tempat Duduk Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) terdapat halte yang fungsi manifestasinya adalah sebagai tempat masyarakat menunggu angkutan umum. Kondisi halte ini beranekaragam warna permukaannya, ada yang berwarna hijau dan ada yang berwarna merah sesuai dengan warna produk yang menempel di halte ini (halte ini juga berfungsi sebagai tempat reklame).



Gambar 27 Kondisi Halte Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) terdapat tempat sampah di atas trotoar. Kondisi tempat sampah ini beranekaragam warna permukaannya, ada yang berwarna biru (terbuat dari seng) dan ada yang berwarna hijau kuning (terbuat dari plastik).



Gambar 28 Kondisi Tempat Sampah Di Atas Trotoar Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Segmen 2 (Unaki - De Koning).

Trotoar di sisi utara segmen ini memiliki lebar 3 meter dan berpermukaan paving dengan warna merah, namun keadaan permukaan trotoar tidak terlalu baik dengan ditandai permukaan yang bergelombang dan berlubang di beberapa tempat.



Gambar 29 Kondisi Trotoar Di Sisi Utara Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Trotoar di sisi selatan segmen ini memiliki lebar 1,5 meter dan berpermukaan paving dengan warna merah, namun keadaan permukaan trotoar tidak terlalu baik dengan ditandai permukaan yang bergelombang dan berlubang di beberapa tempat.



Gambar 30 Kondisi Trotoar Di Sisi Selatan Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Di masing - masing trotoar di segmen 2 (Unaki - De Koning) terdapat pot tanaman dan tanaman di atas trotoar sebagai elemen dekoratif. Permukaan pot tanaman beranekaragam warna, yaitu kuning hijau dan ada yang berwarna biru.



Gambar 31 Kondisi Pot Tanaman Dan Tanaman Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Di masing - masing trotoar di segmen 2 (Unaki - De Koning) terdapat bangku atau tempat duduk di atas trotoar yang disediakan bagi masyarakat sebagai tempat beristirahat, menunggu atau berbicara dengan orang lain. Bangku atau tempat duduk ini permukaannya ada yang berwarna biru dan ada yang berwarna putih.



Gambar 32 Kondisi Bangku Atau Tempat Duduk Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Di segmen 2 (Unaki - De Koning) terdapat halte yang fungsi manifestasinya adalah sebagai tempat masyarakat menunggu angkutan umum. Kondisi halte ini beranekaragam warna permukaannya, ada yang berwarna hijau, kuning dan ada yang berwarna merah sesuai dengan warna produk yang menempel di halte ini (halte ini juga berfungsi sebagai tempat reklame).





Gambar 33 Kondisi Halte Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Di segmen 2 (Unaki - De Koning) terdapat tempat sampah di atas trotoar. Kondisi tempat sampah ini berwarna biru (terbuat dari seng).



Gambar 34 Kondisi Tempat Sampah Di Atas Trotoar Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri).

Trotoar di sisi utara segmen ini memiliki lebar 3 meter dan berpermukaan paving dengan warna abu - abu, namun keadaan permukaan trotoar tidak terlalu baik dengan ditandai permukaan yang bergelombang dan berlubang di beberapa tempat.



Gambar 35 Kondisi Trotoar Di Sisi Utara Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Trotoar di sisi selatan segmen ini memiliki lebar 2,5 meter dan berpermukaan paving dengan warna abu - abu, namun keadaan permukaan trotoar tidak terlalu baik dengan ditandai permukaan yang bergelombang dan berlubang di beberapa tempat.



Gambar 36 Kondisi Trotoar Di Sisi Selatan Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Di masing - masing trotoar di segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) terdapat pot tanaman dan tanaman di atas trotoar sebagai elemen dekoratif. Permukaan pot tanaman beranekaragam warna, yaitu putih biru dan ada yang berwarna hijau.



Gambar 37 Kondisi Pot Tanaman Dan Tanaman Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Di segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) tidak terdapat bangku atau tempat duduk di atas trotoar.

Di segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) terdapat halte yang fungsi manifestasinya adalah sebagai tempat masyarakat menunggu angkutan umum. Kondisi halte ini berwarna biru.



Gambar 38 Kondisi Halte Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Di segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) terdapat tempat sampah di atas trotoar. Kondisi tempat sampah ini berwarna biru (terbuat dari seng).



Gambar 39 Kondisi Tempat Sampah Di Atas Trotoar Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak).

Trotoar di segmen ini tidak terlalu nampak. Trotoar hanya nampak jelas di sekitar Hotel Metro. Selebihnya di beberapa tempat terdapat trotoar namun daerah trotoar tersebut ditempati oleh PKL - PKL. Untuk daerah di depan Gedung Papak dan Kantor Pos Besar, tidak terdapat trotoar.

Selebihnya, tidak didapati adanya pot tanaman dan tanaman di atas trotoar, bangku atau tempat duduk di atas trotoar, halte, dan tempat sampah di atas trotoar di segmen ini.

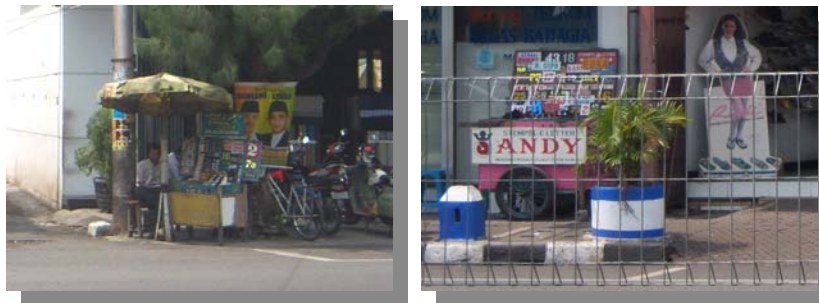
Terdapat satu perabot jalan yang didapati di sepanjang Jalan Pemuda Kota Semarang, artinya perabot jalan ini ditemui di setiap segmen lokasi penelitian. Perabot jalan yang dimaksud adalah kios, dalam hal ini adalah kios perajin plat nomor mobil / plat nomor rumah / stempel.



Gambar 40 Kios Perajin Plat Nomor Mobil / Plat Nomor Rumah / Stempel Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Gambar 41 Kios Perajin Plat Nomor Mobil / Plat Nomor Rumah / Stempel Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Gambar 42 Kios Perajin Plat Nomor Mobil / Plat Nomor Rumah / Stempel Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Gambar 43 Kios Perajin Plat Nomor Mobil / Plat Nomor Rumah / Stempel Segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

4.2.5 Kondisi Ruang Terbuka Di Jalan Pemuda Kota Semarang

Dalam penelitian ini, ruang terbuka yang akan dikaji dibatasi pada taman
- taman yang ada di sepanjang Jalan Pemuda Kota Semarang (taman yang

berada di tengah - tengah badan jalan) dan persimpangan - persimpangan jalan yang ada di sepanjang Jalan Pemuda Kota Semarang.

Di Jalan Pemuda Kota Semarang, terdapat dua taman yang terletak di tengah - tengah badan jalan, yaitu taman di depan Unaki / Gedung Pertamina / Kantor PLN dan taman yang berada di depan Kantor Pos Besar / Gedung Papak. Kedua taman ini berjenis taman pasif dan ditempati oleh tanaman hias.

Di Jalan Pemuda Kota Semarang terdapat beberapa persimpangan jalan, antara lain persimpangan jalan di depan Kantor PLN (persimpangan jalan antara Jalan Pemuda, Jalan Pierre Tendean, Jalan Tanjung, Jalan Depok, dan Jalan Thamrin), perempatan Gajahmada (persimpangan jalan antara Jalan Pemuda, Jalan Gajahmada, dan Jalan Gendingan), perempatan Johar (persimpangan antara Jalan Pemuda dan Jalan Agus Salim).



Gambar 44 Persimpangan - Persimpangan Jalan Di Jalan Pemuda Kota Semarang
Sumber : Observasi Lapangan 2008

4.2.6 Kondisi Aksesibilitas Di Jalan Pemuda Kota Semarang

Beberapa alat transportasi umum melewati Jalan Pemuda Kota Semarang, dalam penelitian ini dibatasi yaitu bus kota, angkutan kota

(*daihatsu*), taksi, dan becak. Semua segmen lokasi penelitian dilalui oleh semua alat transportasi umum tersebut di atas, kecuali segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) dan segmen 2 (Unaki - De Koning) tidak dilewati oleh angkutan kota (*daihatsu*).



Gambar 46 Bus Kota Melewati Jalan Pemuda Kota Semarang
Sumber : Observasi Lapangan 2008



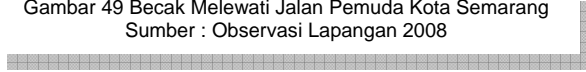
Gambar 47 Angkutan Kota (*Daihatsu*) Melewati Jalan Pemuda Kota Semarang
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Gambar 48 Taksi Melewati Jalan Pemuda Kota Semarang
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Gambar 49 Becak Melewati Jalan Pemuda Kota Semarang
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Jalan Pemuda Kota Semarang dapat diakses langsung dari beberapa jalan, yaitu Jalan Pandanaran, Jalan dr. Soetomo, Jalan Mgr. Soegijapranata, Jalan Imam Bonjol, Jalan Depok, Jalan Thamrin, Jalan Pierre Tendean, Jalan Tanjung, Jalan Gajah Mada, Jalan K.H. Agus Salim, dan Jalan Letjen. Soeprapto. Dengan kondisi seperti ini, Jalan Pemuda Kota Semarang dapat dicapai dari segala arah.

BAB V

ANALISIS DATA TEMUAN PENELITIAN

5.1 Pembahasan Faktor - Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Pembentukan Karakter Jalan Pemuda Sebagai Bentuk Tiga Dimensi

Setelah melalui proses analisis data melalui statistik, telah dihasilkan faktor - faktor yang berpengaruh terhadap masing - masing segmen lokasi penelitian, baik faktor - faktor yang berpengaruh cukup kuat dan faktor - faktor yang berpengaruh kurang kuat. Dalam pembahasan ini, Penyusun akan membahas faktor - faktor yang berpengaruh cukup kuat saja pada masing - masing segmen penelitian, dan diuraikan sebagai berikut :

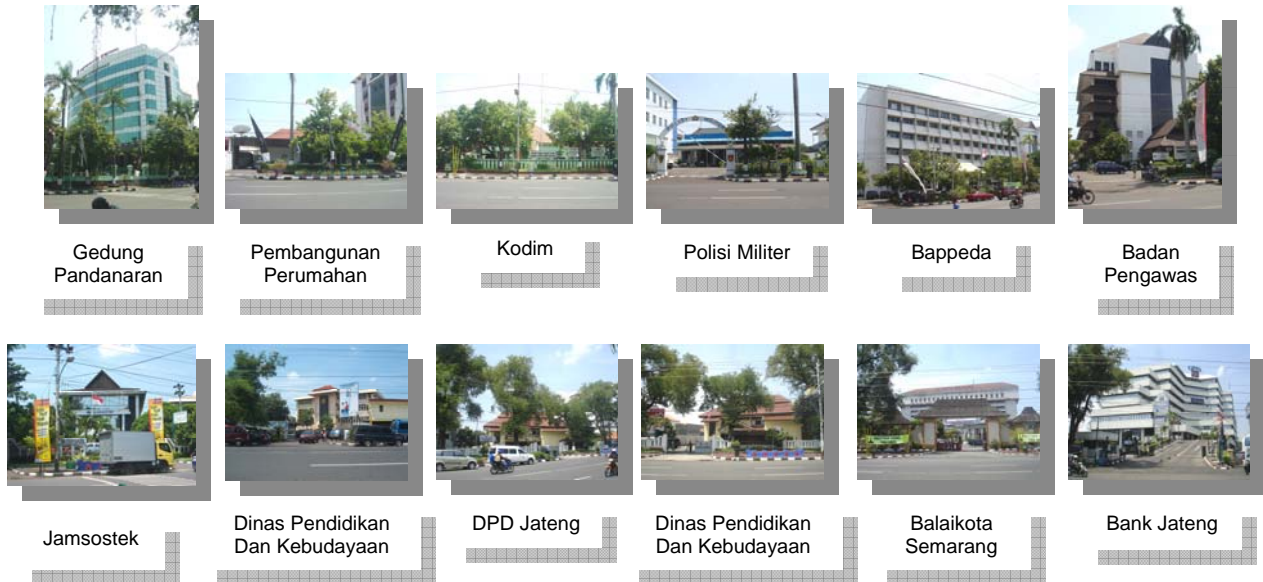
5.1.1 Pembahasan Faktor - Faktor Yang Berpengaruh Di Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)

Dari hasil temuan penelitian, jika faktor - faktor tersebut diurutkan berdasarkan nilai rata - ratanya, maka urutan faktor yang berpengaruh di segmen 1 (Lawangsewu - Novotel) adalah Kepadatan (3,91), Kontras (3,85), Keanekaragaman Bangunan (3,81), Awalan Dan Akhiran (3,60), Aksesibilitas (3,41), Pepohonan (3,35), Perabot Jalan (3,18), dan Ruang Terbuka (3,11).

Median keseluruhan nilai rata - rata untuk segmen 1 (Lawangsewu - Novotel) adalah 3,50. Dapat dikatakan bahwa faktor dengan nilai rata - rata lebih besar dan sama dengan 3,50 yaitu Kepadatan, Kontras, Keanekaragaman Bangunan, dan Awalan Dan Akhiran berpengaruh cukup kuat, sedangkan faktor dengan nilai rata - rata kurang dari 3,50 yaitu Aksesibilitas, Pepohonan, Perabot Jalan, dan Ruang Terbuka berpengaruh kurang kuat.

Faktor kepadatan menempati peringkat pertama pada segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel). Hasil temuan penelitian mengenai faktor kepadatan menyatakan bahwa dominan responden berpendapat mereka dapat menemui bangunan - bangunan dengan fungsi sebagai perkantoran pemerintah dan perkantoran swasta (2 orang responden menjawab netral (6,7%), 17 orang responden menjawab setuju (56,7%), dan 11 orang responden menjawab sangat setuju (36,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), menemui bangunan - bangunan dengan fungsi sebagai sekolah (1 orang responden menjawab netral (3,3%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 13 orang responden menjawab sangat setuju (43,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), menemui bangunan - bangunan dengan fungsi sebagai hotel (1 orang responden menjawab netral (3,3%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 13 orang responden menjawab sangat setuju (43,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), menemui bangunan - bangunan dengan fungsi sebagai pertokoan atau mal (3 orang responden menjawab netral (10%), 15 orang responden menjawab setuju (50%), dan 12 orang responden menjawab sangat setuju (40%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), dan menemui bangunan - bangunan dengan fungsi sebagai restoran atau pusat kuliner (2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 7 orang responden menjawab netral (23,3%), 12 orang responden menjawab setuju (40%), dan 9 orang responden menjawab sangat setuju (30%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Meskipun dominan responden berpendapat mereka tidak menemui rumah penduduk (3 orang responden menjawab sangat tidak setuju (10%), 14 orang responden menjawab tidak setuju (46,7%), 9 orang responden menjawab

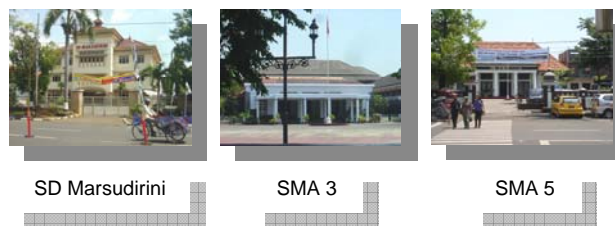
netral (30%), 4 orang responden menjawab setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 2).



Gambar 51 Perkantoran Pemerintah Di Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Gambar 52 Perkantoran Swasta Di Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Gambar 53 Sekolah Di Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Hotel Novotel



Hotel Merbabu

Gambar 54 Hotel Di Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Nokia



Kimia Farma



DP Mal

Gambar 55 Pertokoan Atau Mal Di Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Pada segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel), dominan responden berpendapat keanekaragaman fungsi bangunan menciptakan keanekaragaman aktivitas masyarakat yang terjadi dari pagi hingga malam hari (4 orang responden menjawab netral (13,3%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 10 orang responden menjawab sangat setuju (33,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Faktanya, dari pagi (mulai pukul 07.00 WIB) hingga sore (pukul 15.00 WIB), semua bangunan di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) terdapat aktivitas penghuninya. Mulai dari perkantoran pemerintah dan swasta yang terdapat aktivitas pegawainya, kemudian sekolah - sekolah yang terdapat aktivitas guru dan siswa - siswanya. Jika perkantoran

pemerintah dan perkantoran swasta serta sekolah - sekolah sudah berakhir waktu bekerjanya, masih terdapat pertokoan atau mal yang beroperasi hingga malam (pukul 21.00 WIB), dan bahkan jika pertokoan atau mal ini sudah berakhir waktu operasinya, masih terdapat hotel yang secara normatif waktu operasinya adalah 24 jam. Dengan fakta ini, keberadaan keanekaragaman fungsi bangunan menciptakan keanekaragaman aktivitas masyarakat yang terjadi dari pagi hingga malam hari yang tercipta pada segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel). Kepadatan ini juga memberi efek di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) kita dapat menemui orang dengan seragam Pegawai Negeri Sipil, orang dengan seragam sesuai kantor masing - masing, orang dengan seragam sekolah, dan orang dengan pakaian santai.

Dari hasil temuan penelitian, saat segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) dalam keadaan sepi tanpa masyarakat dan aktivitasnya, dominan responden berpendapat segmen 1 tidak terlihat sunyi (4 orang responden menjawab tidak setuju (13,3%), 9 orang responden menjawab netral (30%), 11 orang responden menjawab setuju (36,7%), dan 6 orang responden menjawab sangat setuju (20%), modus untuk pernyataan ini adalah 4) dan tidak menimbulkan rasa seram (7 orang responden menjawab tidak setuju (23,3%), 6 orang responden menjawab netral (20%), 11 orang responden menjawab setuju (36,7%), dan 6 orang responden menjawab sangat setuju (20%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Faktor yang menempati urutan ke dua pada segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) adalah faktor kontras. Di Kota Semarang, tidak banyak jalan yang memiliki "nama lain" untuk menyebut nama jalan tersebut, "nama lain" biasanya berkaitan dengan nama jalan di masa lalu ataupun sejarah dari suatu

kawasan. Dominan responden berpendapat mereka masih sering mendengar Jalan Pemuda disebut dengan Jalan Bojong, yang merupakan nama Jalan Pemuda di masa lalu (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 8 orang responden menjawab tidak setuju (26,7%), 2 orang responden menjawab netral (6,7%), 12 orang responden menjawab setuju (40%), dan 7 orang responden menjawab sangat setuju (23,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Faktanya, kini Jalan Pemuda masih sering disebut dengan Jalan Bojong, dengan kata lain nama Jalan Bojong masih eksis hingga kini untuk seringkali menyebut nama Jalan Pemuda. Faktor ini adalah faktor non fisik yang layak dipertimbangkan menjadi faktor pembentuk karakter suatu jalan dan dapat dipertimbangkan untuk dilakukan penelitian lebih lanjut.

Jalan Pemuda merupakan salah satu jalan yang mempunyai peran penting bagi perkembangan Kota Semarang. Jalan ini mempunyai nilai sejarah yang sangat tinggi (Yoga dalam Darmawan, 2005). Kota Semarang berkembang melalui Jalan Pemuda (Tio, 2005). Dominan responden berpendapat mereka mengetahui jika Jalan Pemuda memiliki pengaruh besar terhadap perkembangan Kota Semarang di masa lalu (5 orang responden menjawab netral (16,7%), 13 orang responden menjawab setuju (43,3%), dan 12 orang responden menjawab sangat setuju (40%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Penyusun menanyakan apakah di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) responden berpendapat mereka merasakan lebar jalan lebih lebar dari yang terlihat. Dominan responden berpendapat netral (3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 13 orang responden menjawab netral (43,3%), 11

orang responden menjawab setuju (36,7%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 3).

Penyusun menanyakan apakah di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) responden berpendapat mereka merasakan tinggi bangunan lebih tinggi dari yang terlihat. Dominan responden berpendapat netral (2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 18 orang responden menjawab netral (60%), 8 orang responden menjawab setuju (26,7%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 3).

Penyusun menanyakan apakah di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) responden berpendapat mereka merasakan jarak yang lebih jauh dari yang mereka perkirakan saat mereka berjalan kaki untuk berpindah tempat yang sama - sama berlokasi di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel). Dominan responden sependapat dengan pernyataan tersebut (6 orang responden menjawab tidak setuju (20%), 9 orang responden menjawab netral (30%), 14 orang responden menjawab setuju (46,7%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Di taman depan Gedung Kantor Pos Besar / Gedung Papak, terdapat Tugu Nol Kilometer Kota Semarang, dimana tugu semacam ini memberi pertanda bahwa jarak Kota Semarang dengan kota - kota lain diukur dari Jalan Pemuda dan tugu semacam ini hanya satu di Kota Semarang, yaitu di Jalan Pemuda. Dominan responden berpendapat mereka mengetahui bahwa jarak Kota Semarang dengan kota - kota lain diukur dari Jalan Pemuda (7 orang responden menjawab tidak setuju (23,3%), 10 orang responden menjawab netral (33,3%), 12 orang responden menjawab setuju (40%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah

4). Sesuatu yang spesifik seperti ini adalah faktor yang layak dipertimbangkan menjadi faktor pembentuk karakter suatu jalan.

Dari semua kegiatan laten yang ditanyakan yang terjadi di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel), dominan responden berpendapat kegiatan - kegiatan laten tersebut pernah terjadi, antara lain upacara peringatan hari jadi Kota Semarang (1 orang responden menjawab netral (3,3%), 21 orang responden menjawab setuju (70%), dan 8 orang responden menjawab sangat setuju (26,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), upacara peringatan Pertempuran Lima Hari di Semarang (4 orang responden menjawab netral (13,3%), 20 orang responden menjawab setuju (66,7%), dan 6 orang responden menjawab sangat setuju (20%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), demonstrasi masyarakat (4 orang responden menjawab netral (13,3%), 19 orang responden menjawab setuju (63,3%), dan 7 orang responden menjawab sangat setuju (23,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), pawai / parade / karnaval (3 orang responden menjawab netral (10%), 20 orang responden menjawab setuju (66,7%), dan 7 orang responden menjawab sangat setuju (23,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), pentas konser musik (2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 6 orang responden menjawab netral (20%), 17 orang responden menjawab setuju (56,7%), dan 5 orang responden menjawab sangat setuju (16,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4),

kegiatan budaya (misal : dugderan) (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 4 orang responden menjawab tidak setuju (13,3%), 4 orang responden menjawab netral (13,3%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 5 orang responden menjawab sangat setuju (16,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), kegiatan olahraga senam (2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 1 orang responden menjawab netral (3,3%), 24 orang responden menjawab setuju (80%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), kegiatan olahraga jalan sehat (2 orang responden menjawab netral (6,7%), 22 orang responden menjawab setuju (73,3%), dan 6 orang responden menjawab sangat setuju (20%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), kegiatan olahraga sepeda santai (3 orang responden menjawab netral (10%), 23 orang responden menjawab setuju (76,7%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), dan kegiatan otomotif (balap mobil / motor, slalom, kontes modifikasi kendaraan) (6 orang responden menjawab tidak setuju (20%), 7 orang responden menjawab netral (23,3%), 13 orang responden menjawab setuju (43,3%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Faktanya, kegiatan - kegiatan laten semacam tersebut seringkali terjadi di Balaikota Semarang ataupun di sekitarnya. Tidak dapat dipungkiri bahwa keberadaan Balaikota Semarang di Jalan Pemuda menjadi magnet dalam menarik timbulnya kegiatan - kegiatan laten di Jalan Pemuda. Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) menjadi semacam pusat dari kegiatan - kegiatan laten tersebut, karena dalam temuan penelitian semakin ke arah timur Jalan

Pemuda (menjauh ke timur dari Balaikota Semarang) kegiatan laten yang ada semakin berkurang.

Banyak kegiatan laten yang terjadi di Jalan Pemuda Kota Semarang seperti ditunjukkan fakta - fakta di atas. Aspek ini layak dipertimbangkan sebagai faktor pembentuk karakter suatu jalan, karena Penyusun yakin tidak semua jalan akan mampu menyediakan ruang bagi terjadinya kegiatan laten selain fungsi manifes jalan tersebut sebagai sarana pergerakan dan sirkulasi masyarakat. Namun, hal ini perlu diteliti lebih jauh lagi.

Keberadaan Balaikota Semarang di Jalan Pemuda selain menarik timbulnya kegiatan - kegiatan laten, dominan responden berpendapat Jalan Pemuda adalah pusat pemerintahan Kota Semarang (2 orang responden menjawab netral (6,7%), 18 orang responden menjawab setuju (60%), dan 10 orang responden menjawab sangat setuju (33,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Hal ini logis, walaupun di jalan - jalan lain di Kota Semarang dapat ditemui kantor pemerintahan, namun Balaikota Semarang (sebagai kantor Walikota Semarang) hanya ada satu di Kota Semarang dan terletak di Jalan Pemuda. Balaikota Semarang menjadi simbol bahwa Jalan Pemuda adalah pusat pemerintahan Kota Semarang. Orang yang datang ke Jalan Pemuda dan melihat keberadaan bangunan Balaikota Semarang akan menjadi segera tahu bahwa di jalan ini terdapat pusat pemerintahan Kota Semarang.

Sesuatu yang spesifik dipertimbangkan layak mampu menjadi faktor pembentuk karakter suatu jalan. Setidak - tidaknya, kespesifikan ini tidak akan ditemui di jalan lain. Dalam hal ini, bangunan Balaikota Semarang adalah sesuatu yang spesifik yang tidak akan ditemui di jalan lain di Kota Semarang,

sehingga dapat mencerminkan bahwa Jalan Pemuda adalah pusat pemerintahan kota Semarang.

Dominan responden berpendapat masyarakat yang datang ke Jalan Pemuda Kota Semarang tidak terdiri dari satu golongan atau satu suku bangsa (1 orang responden menjawab netral (3,3%), 20 orang responden menjawab setuju (66,7%), dan 9 orang responden menjawab sangat setuju (30%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Artinya, masyarakat yang datang ke Jalan Pemuda terdiri dari berbagai ragam lapisan masyarakat, mulai dari lapisan bawah, lapisan menengah, hingga lapisan atas. Begitu juga masyarakat yang datang ke Jalan Pemuda terdiri dari beraneka ragam suku bangsa. Di sana dapat ditemui orang Jawa, orang Batak, orang Tionghoa, orang dari Indonesia Timur, orang asing, dan lain - lain.

Jalan Pemuda telah mengalami penambahan bangunan - bangunan baru dengan beraneka ragam fungsi, seperti Hotel Novotel, DP Mal, Unaki, dan yang sedang dibangun saat ini adalah proyek Paragon City. Dominan responden berpendapat selama mereka mengenal Jalan Pemuda Kota Semarang, jalan ini mengalami peningkatan pesat akan bangunan - bangunan dengan fungsi baru (6 orang responden menjawab netral (20%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 8 orang responden menjawab sangat setuju (26,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).



Dominan responden berpendapat bahwa dengan satu lokasi tujuan sama, mereka akan memilih melewati Jalan Pemuda Kota Semarang karena keseluruhan bentukan fisiknya terawat dengan baik dan terjaga kebersihannya dibandingkan dengan jalan lain yang dapat mereka lewati (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 8 orang responden menjawab netral (26,7%), 14 orang responden menjawab setuju (46,7%), dan 5 orang responden menjawab sangat setuju (16,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Faktor yang menempati urutan ke tiga pada segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) adalah faktor keanekaragaman bangunan. Dominan responden berpendapat bahwa tampilan bangunan - bangunan di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) berbeda - beda jika dilihat dari gaya arsitektur bangunannya (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 5 orang responden menjawab netral (16,7%), 15 orang responden menjawab setuju (50%), dan 9 orang responden menjawab sangat setuju (30%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Faktanya, memang benar di segmen ini gaya arsitektur bangunannya tidak seragam. Gaya arsitektur dari bangunan - bangunan di segmen ini beraneka ragam seperti kolonial (Lawangsewu, Gedung DPRD Semarang, SMA 3, SMA 5), modern (Gedung Pandanaran, DP Mal, Bank Danamon, Nokia), postmodern (Bank Jateng), neo vernakular (Hotel Novotel, Balaikota Semarang, Gedung Juang 45), dan lain - lain.



Lawangsewu

SMA 3

SMA 5

Gambar 57 Bangunan Berarsitektur Kolonial Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Gedung Pandanaran



DP Mal



Bank Danamon



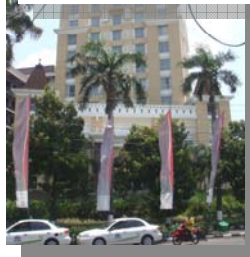
Nokia

Gambar 58 Bangunan Berarsitektur Modern Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Bank Jateng

Gambar 59 Bangunan Berarsitektur Postmodern Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Hotel Novotel



Balaikota Semarang



Gedung Juang 45

Gambar 60 Bangunan Berarsitektur Neo Vernakular Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Kemudian ditanyakan kepada responden, apakah di segmen 1

(Lawangsewu - Hotel Novotel) terdapat bangunan - bangunan yang melekat di

pikiran responden. Dominan responden berpendapat bahwa di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) terdapat bangunan - bangunan yang melekat di pikiran mereka (20 orang responden menjawab setuju (66,7%), dan 10 orang responden menjawab sangat setuju (33,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Jika diurutkan dari bangunan yang paling sering disebutkan oleh responden sebagai bangunan yang melekat di pikiran mereka di segmen ini, maka urutan bangunan tersebut adalah SMA 3 (dijawab oleh 15 orang responden), Lawangsewu (dijawab oleh 14 orang responden), Balaikota Semarang (dijawab oleh 11 orang responden), DP Mal (dijawab oleh 5 orang responden), SMA 5 (dijawab oleh 4 orang responden), Hotel Novotel (dijawab oleh 3 orang responden), Gedung Juang 45 (dijawab oleh 2 orang responden), Gedung Pandanaran (dijawab oleh 1 orang responden), Bank Jateng (dijawab oleh 1 orang responden), dan Kantor Polisi Militer (dijawab oleh 1 orang responden).

Penyusun memberikan pernyataan bangunan - bangunan di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) tidak memiliki ketinggian yang relatif sama dan dominan responden sependapat (6 orang responden menjawab tidak setuju (20%), 2 orang responden menjawab netral (6,7%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 6 orang responden menjawab sangat setuju (20%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Faktanya, bangunan - bangunan di segmen ini terdiri dari bangunan yang hanya memiliki 1 lantai hingga yang tertinggi adalah Hotel Novotel dengan 11 lantai.

Penyusun memberikan pernyataan kepada responden apabila mereka menyusuri segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel), maka urutan bentuk dan ketinggian bangunan menarik perhatian mereka. Dominan responden

sependapat dengan pernyataan tersebut (7 orang responden menjawab tidak setuju (23,3%), 8 orang responden menjawab netral (26,7%), 11 orang responden menjawab setuju (36,7%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Kemudian Penyusun memberikan pernyataan kepada responden di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) terdapat bangunan - bangunan yang nampak mendominasi bangunan lain di sekitarnya (bangunan tersebut nampak berdiri sendiri). Dominan responden sependapat dengan pernyataan tersebut (2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 3 orang responden menjawab netral (10%), 20 orang responden menjawab setuju (66,7%), dan 5 orang responden menjawab sangat setuju (16,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Jika diurutkan dari bangunan yang paling sering disebutkan oleh responden sebagai bangunan - bangunan yang nampak mendominasi bangunan lain di sekitarnya (bangunan tersebut nampak berdiri sendiri) di segmen ini, maka urutan bangunan tersebut adalah Balaikota Semarang (dijawab oleh 14 orang responden), Hotel Novotel (dijawab oleh 6 orang responden), DP Mal (dijawab oleh 6 orang responden), Lawangsewu (dijawab oleh 4 orang responden), tidak ada (dijawab oleh 3 orang responden), Bank Jateng (dijawab oleh 2 orang responden), SMA 3 (dijawab oleh 2 orang responden), dan Gedung Juang 45 (dijawab oleh 1 orang responden).

Ada fakta menarik dari temuan penelitian di atas, ternyata bangunan yang dominan paling diingat responden di segmen ini bukanlah dari bangunan yang dominan dilihat responden sebagai bangunan yang paling nampak mendominasi bangunan lain di sekitarnya. Kesimpulannya, bangunan yang paling menonjol di suatu jalan belum tentu sebagai bangunan yang paling

diingat oleh masyarakat. Balaikota Semarang dianggap dominan responden sebagai bangunan yang paling menonjol di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel), tetapi SMA 3 lah yang dianggap dominan responden sebagai bangunan yang paling melekat di pikiran mereka di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel). Dari foto dapat dilihat bahwa Balaikota Semarang memiliki dimensi yang lebih besar dari SMA 3. Fakta yang menarik juga, Balaikota Semarang dan SMA 3 letaknya berseberangan. Jika dari arah Tugu Muda, Balaikota berada di sisi kanan jalan, sedangkan SMA 3 berada di sisi kiri jalan, tepat di seberang Balaikota Semarang.

Penyusun memberikan pernyataan kepada responden bentuk dan posisi bangunan - bangunan di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) mempertegas bentuk jalan. Dominan responden sependapat dengan pernyataan tersebut (6 orang responden menjawab tidak setuju (20%), 9 orang responden menjawab netral (30%), 12 orang responden menjawab setuju (40%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Meskipun semua bangunan di segmen ini memiliki Garis Sempadan Bangunan, namun secara visual bangunan terletak dekat dengan jalan. Ditambah dengan bangunan di segmen ini banyak yang memiliki ketinggian di atas 3 lantai, menciptakan deretan bangunan yang mampu mempertegas bentuk jalan.

Faktor yang menempati urutan ke empat pada segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) adalah faktor awalan dan akhiran. Penyusun memberikan pernyataan kepada responden mengenai pengetahuan responden terhadap ujung barat dan ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang.

Untuk ujung barat, dominan responden berpendapat mereka mengetahui ujung barat dari Jalan Pemuda Kota Semarang (1 orang responden menjawab netral (3,3%), 9 orang responden menjawab setuju (30%), dan 20 orang responden menjawab sangat setuju (66,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 5). Jika diurutkan dari bangunan yang paling sering disebutkan oleh responden sebagai ujung barat dari Jalan Pemuda Kota Semarang, maka urutan bangunan tersebut adalah Lawangsewu (jawaban benar oleh 21 orang responden), Tugu Muda (jawaban benar oleh 8 orang responden), dan Mandala Bhakti (jawaban dianggap benar oleh 1 orang responden). Semua responden di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) dapat menjawab dengan benar mengenai ujung barat dari Jalan Pemuda Kota Semarang, bagaimanapun juga, segmen ini adalah segmen paling barat dari Jalan Pemuda, sehingga dirasa masyarakat di segmen ini mengenal dengan baik ujung barat dari Jalan Pemuda.

Untuk ujung timur, dominan responden berpendapat mereka tidak mengetahui ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang (8 orang responden menjawab sangat tidak setuju (26,7%), 15 orang responden menjawab tidak setuju (50%), 4 orang responden menjawab setuju (13,3%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 2). Jika diurutkan dari bangunan yang paling sering disebutkan oleh responden sebagai ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang, maka urutan bangunan tersebut adalah Hotel Novotel (jawaban salah oleh 8 orang responden), Hotel Dibya Puri (jawaban salah oleh 5 orang responden), Kantor Pos Besar (jawaban dianggap benar oleh 3 orang responden), Perempatan Johar (jawaban salah oleh 3 orang responden), Hotel Metro (jawaban salah oleh 3

orang responden), Gedung Papak (jawaban dianggap benar oleh 2 orang responden), Jembatan Berok (jawaban benar oleh 2 orang responden), Tugu Nol Kilometer (jawaban dianggap benar oleh 1 orang responden), Perempatan PLN (jawaban salah oleh 1 orang responden), Gedung Pertamina (jawaban salah oleh 1 orang responden), dan Unaki (jawaban salah oleh 1 orang responden). Hanya sebagian kecil responden yang menjawab benar dalam mendefinisikan ujung timur Jalan Pemuda Kota Semarang.

Meskipun dominan responden berpendapat mereka tidak mengetahui ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang, dalam arti kata ujung timur dari jalan ini relatif tidak jelas, namun faktor awalan dan akhiran masih tergolong sebagai faktor yang berpengaruh cukup kuat bagi responden di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel). Dalam konteks Jalan Pemuda Kota Semarang, jalan ini tidak hanya dapat diakses dari ujung - ujungnya saja, baik ujung barat maupun ujung timur. Tetapi jalan ini juga dapat diakses dari beberapa persimpangan jalan yang berlokasi di beberapa lokasi di Jalan Pemuda Kota Semarang. Persimpangan - persimpangan jalan tersebut antara lain persimpangan jalan di depan Kantor PLN (persimpangan jalan antara Jalan Pemuda, Jalan Pierre Tendean, Jalan Tanjung, Jalan Depok, dan Jalan Thamrin), perempatan Gajahmada (persimpangan jalan antara Jalan Pemuda, Jalan Gajahmada, dan Jalan Gendingan), perempatan Johar (persimpangan antara Jalan Pemuda dan Jalan Agus Salim).

Dengan alasan tersebut di atas, diyakini bahwa terdapat beberapa bangunan yang dapat menjadi penentu atau tanda - tanda dari keberadaan Jalan Pemuda Kota Semarang. Bangunan tersebut akan mampu meyakinkan seseorang bahwa jika seseorang tersebut telah melihat bangunan yang

dimaksud, maka ia akan merasa telah sampai di Jalan Pemuda Kota Semarang. Demikian juga jika seseorang ditanya mengenai lokasi Jalan Pemuda Kota Semarang, maka akan terdapat beberapa bangunan yang akan disebutkan sebagai penentu atau tanda - tanda keberadaan Jalan Pemuda Kota Semarang. Dari semua bangunan yang dijadikan pilihan oleh Penyusun sebagai bangunan yang dapat menjadi tanda - tanda dari lokasi Jalan Pemuda Kota Semarang, hanya Gedung Pertamina dominan responden berpendapat netral (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 7 orang responden menjawab tidak setuju (23,3%), 9 orang responden menjawab netral (30%), 8 orang responden menjawab setuju (26,7%), dan 5 orang responden menjawab sangat setuju (16,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 3) dan Gedung Papak dominan responden berpendapat netral (2 orang responden menjawab sangat tidak setuju (6,7%), 6 orang responden menjawab tidak setuju (20%), 13 orang responden menjawab netral (43,3%), 8 orang responden menjawab setuju (26,7%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 3). Selebihnya, bangunan - bangunan antara lain Lawangsewu (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 13 orang responden menjawab sangat setuju (43,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Gedung Pandanaran (2 orang responden menjawab sangat tidak setuju (6,7%), 7 orang responden menjawab tidak setuju (23,3%), 6 orang responden menjawab netral (20%), 8 orang responden menjawab setuju (26,7%), dan 7 orang responden menjawab sangat setuju (23,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), DP Mal (2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 6 orang responden menjawab netral (20%), 13 orang responden

menjawab setuju (43,3%), dan 9 orang responden menjawab sangat setuju (30%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Hotel Novotel (2 orang responden menjawab netral (6,7%), 19 orang responden menjawab setuju (63,3%), dan 9 orang responden menjawab sangat setuju (30%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Gedung Unaki (2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 8 orang responden menjawab netral (26,7%), 15 orang responden menjawab setuju (50%), dan 5 orang responden menjawab sangat setuju (16,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Gedung Sri Ratu (2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 5 orang responden menjawab netral (16,7%), 15 orang responden menjawab setuju (50%), dan 8 orang responden menjawab sangat setuju (26,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Hotel Dibya Puri (4 orang responden menjawab tidak setuju (13,3%), 8 orang responden menjawab netral (26,7%), 14 orang responden menjawab setuju (46,7%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Hotel Metro (3 orang responden menjawab sangat tidak setuju (10%), 7 orang responden menjawab tidak setuju (23,3%), 6 orang responden menjawab netral (20%), 13 orang responden menjawab setuju (43,3%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), dan Gedung Kantor Pos Besar (2 orang responden menjawab sangat tidak setuju (6,7%), 7 orang responden menjawab tidak setuju (23,3%), 7 orang responden menjawab netral (23,3%), 11 orang responden menjawab setuju (36,7%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 4) akan dominan disebutkan responden sebagai tanda - tanda dari lokasi Jalan Pemuda Kota Semarang.

5.1.2 Pembahasan Faktor - Faktor Yang Berpengaruh Di Segmen 2

(Unaki - De Koning)

Dari hasil pengolahan statistik, jika faktor - faktor tersebut diurutkan berdasarkan nilai rata - ratanya, maka urutan faktor yang berpengaruh di segmen 2 (Unaki - De Koning) adalah Kepadatan (3,72), Keanekaragaman Bangunan (3,63), Kontras (3,49), Pepohonan (3,47), Awalan Dan Akhiran (3,40), Aksesibilitas (3,37), Ruang Terbuka (3,19), dan Perabot Jalan (3,11).

Median keseluruhan nilai rata - rata untuk segmen 2 (Unaki - De Koning) adalah 3,47. Dapat dikatakan bahwa faktor dengan nilai rata - rata lebih besar dan sama dengan 3,47 yaitu Kepadatan, Keanekaragaman Bangunan, Kontras, dan Pepohonan berpengaruh cukup kuat, sedangkan faktor dengan nilai rata - rata kurang dari 3,47 yaitu Awalan Dan Akhiran, Aksesibilitas, Ruang Terbuka, dan Perabot Jalan berpengaruh kurang kuat.

Faktor kepadatan menempati peringkat pertama pada segmen 2 (Unaki - De Koning). Hasil temuan penelitian mengenai faktor kepadatan ini menyatakan bahwa dominan responden berpendapat mereka dapat menemui bangunan - bangunan dengan fungsi sebagai perkantoran pemerintah dan perkantoran swasta (4 orang responden menjawab netral (13,3%), 15 orang responden menjawab setuju (50%), dan 11 orang responden menjawab sangat setuju (36,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), menemui bangunan - bangunan dengan fungsi sebagai sekolah (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 8 orang responden menjawab netral (26,7%), 12 orang responden menjawab

setuju (40%), dan 6 orang responden menjawab sangat setuju (20%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), menemui bangunan - bangunan dengan fungsi sebagai hotel (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 6 orang responden menjawab netral (20%), 19 orang responden menjawab setuju (63,3%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), meskipun faktanya tidak terdapat hotel di segmen 2 (Unaki - De Koning), namun Penyusun meyakini pengaruh keberadaan Hotel Novotel di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) yang dekat dengan segmen 2 (Unaki - De Koning) cukup berpengaruh untuk membuat masyarakat berpikir tentang keberadaan bangunan hotel di segmen tersebut, menemui bangunan - bangunan dengan fungsi sebagai pertokoan atau mal (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 3 orang responden menjawab netral (10%), 21 orang responden menjawab setuju (70%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), dan menemui bangunan - bangunan dengan fungsi sebagai restoran atau pusat kuliner (4 orang responden menjawab tidak setuju (13,3%), 2 orang responden menjawab netral (6,7%), 20 orang responden menjawab setuju (66,7%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Meskipun dominan responden berpendapat mereka tidak menemui rumah penduduk (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 14 orang responden menjawab tidak setuju (46,7%), 9 orang responden menjawab netral (30%), 6 orang responden menjawab setuju (20%), modus untuk pernyataan ini adalah 2).



Kantor PLN

Kantor Pertamina

Kantor Gas Negara

BKKBN

Gambar 61 Perkantoran Pemerintah Di Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Bank Mandiri



Adhi Karya



Lippo Bank



Bank Mega



Bank BCA

Gambar 62 Perkantoran Swasta Di Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Unaki



Untag

Gambar 63 Sekolah Di Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Samsung



Suzuki



Pertokoan



Nam Bie



ACE Hardware



Nasmoco



Toko Ban



Toko



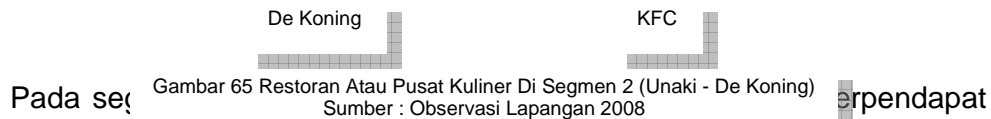
Tossa



Suzuki

Gambar 64 Pertokoan Atau Mal Di Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008





Pada segmen 2 terdapat keanekaragaman fungsi bangunan menciptakan keanekaragaman aktivitas masyarakat yang terjadi dari pagi hingga malam hari (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 5 orang responden menjawab netral (16,7%), 19 orang responden menjawab setuju (63,3%), dan 5 orang responden menjawab sangat setuju (16,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Faktanya, dari pagi (mulai pukul 07.00 WIB) hingga sore (pukul 15.00 WIB), semua bangunan di segmen 2 (Unaki - De Koning) terdapat aktivitas penghuninya. Mulai dari perkantoran pemerintah dan swasta yang terdapat aktivitas pegawainya, kemudian universitas - universitas yang terdapat aktivitas dosen dan mahasiswa - mahasiswanya. Jika perkantoran pemerintah dan perkantoran swasta serta universitas - universitas sudah berakhir waktu bekerjanya, masih terdapat pertokoan yang beroperasi hingga malam (pukul 21.00 WIB), dan bahkan jika pertokoan atau mal ini sudah berakhir waktu operasinya, masih terdapat pom bensin yang secara normatif waktu operasinya adalah 24 jam. Dengan fakta ini, keberadaan keanekaragaman fungsi bangunan menciptakan keanekaragaman aktivitas masyarakat yang terjadi dari pagi hingga malam hari yang tercipta pada segmen 2 (Unaki - De Koning).

Dari hasil temuan penelitian, saat segmen 2 (Unaki - De Koning) dalam keadaan sepi tanpa masyarakat dan aktivitasnya, dominan responden berpendapat segmen 2 tidak terlihat sunyi (2 orang responden menjawab tidak

setuju (6,7%), 10 orang responden menjawab netral (33,3%), 14 orang responden menjawab setuju (46,7%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4) dan tidak menimbulkan rasa seram (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 9 orang responden menjawab netral (30%), 14 orang responden menjawab setuju (46,7%), dan 6 orang responden menjawab sangat setuju (20%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Faktor yang menempati urutan ke dua pada segmen 2 (Unaki - De Koning) adalah faktor keanekaragaman bangunan. Dominan responden berpendapat bahwa tampilan bangunan - bangunan di segmen 2 (Unaki - De Koning) berbeda - beda jika dilihat dari gaya arsitektur bangunannya (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 4 orang responden menjawab netral (13,3%), 12 orang responden menjawab setuju (40%), dan 13 orang responden menjawab sangat setuju (43,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 5). Faktanya, memang benar di segmen ini gaya arsitektur bangunannya tidak seragam. Gaya arsitektur dari bangunan - bangunan di segmen ini beraneka ragam seperti kolonial (bangunan di seberang BCA, Gedung Pertamina), modern (Unaki, BCA), neo vernakular (BKKBN, Bank Mandiri, Gereja Kristen), dan lain - lain.



Bangunan Kuno



Gedung Pertamina

Gambar 66 Bangunan Berarsitektur Kolonial Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Unaki



Bank BCA

Gambar 67 Bangunan Berarsitektur Modern Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



BKKBN



Gereja Kristen



Bank Mandiri

Gambar 68 Bangunan Berarsitektur Neo Vernakular Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Kemudian ditanyakan kepada responden, apakah di segmen 2 (Unaki - De Koning) terdapat bangunan - bangunan yang melekat di pikiran responden. Dominan responden berpendapat bahwa di segmen 2 (Unaki - De Koning) terdapat bangunan - bangunan yang melekat di pikiran mereka (10 orang responden menjawab tidak setuju (33,3%), 2 orang responden menjawab netral (6,7%), 7 orang responden menjawab setuju (23,3%), dan 11 orang responden menjawab sangat setuju (36,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 5). Jika diurutkan dari bangunan yang paling sering disebutkan oleh responden sebagai bangunan yang melekat di pikiran mereka di segmen ini, maka urutan bangunan tersebut adalah Unaki (dijawab oleh 10 orang responden), tidak ada (dijawab oleh 9 orang responden), BCA (dijawab oleh 8 orang responden), Bank Mandiri (dijawab oleh 4 orang responden), Pom Bensin (dijawab oleh 4

orang responden), Nasmoco (dijawab oleh 2 orang responden), De Koning (dijawab oleh 2 orang responden).

Penyusun memberikan pernyataan bangunan - bangunan di segmen 2 (Unaki - De Koning) tidak memiliki ketinggian yang relatif sama dan dominan responden sependapat (3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 10 orang responden menjawab netral (33,3%), 14 orang responden menjawab setuju (46,7%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Faktanya, bangunan - bangunan di segmen ini terdiri dari bangunan yang hanya memiliki 1 lantai hingga yang tertinggi adalah Unaki dengan 11 lantai.

Penyusun memberikan pernyataan kepada responden apabila mereka menyusuri segmen 2 (Unaki - De Koning), maka urutan bentuk dan ketinggian bangunan menarik perhatian mereka. Dominan responden berpendapat netral mengenai pernyataan tersebut (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 8 orang responden menjawab tidak setuju (26,7%), 13 orang responden menjawab netral (43,3%), 7 orang responden menjawab setuju (23,3%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 3). Penyusun berpendapat bahwa deretan bangunan pada segmen ini memiliki ketinggian yang berbeda, namun bangunan yang menonjol hanya ada tiga (Unaki, Bank Mandiri, BCA) dan letaknya menyebar. Sehingga dominan secara visual garis *skyline* di segmen ini terlihat datar.

Kemudian Penyusun memberikan pernyataan kepada responden di segmen 2 (Unaki - De Koning) terdapat bangunan - bangunan yang nampak mendominasi bangunan lain di sekitarnya (bangunan tersebut nampak berdiri

sendiri). Dominan responden sependapat dengan pernyataan tersebut (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 5 orang responden menjawab tidak setuju (16,7%), 3 orang responden menjawab netral (10%), 11 orang responden menjawab setuju (36,7%), dan 10 orang responden menjawab sangat setuju (33,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Jika diurutkan dari bangunan yang paling sering disebutkan oleh responden sebagai bangunan - bangunan yang nampak mendominasi bangunan lain di sekitarnya (bangunan tersebut nampak berdiri sendiri) di segmen ini, maka urutan bangunan tersebut adalah Unaki (dijawab oleh 17 orang responden), BCA (dijawab oleh 6 orang responden), tidak ada (dijawab oleh 6 orang responden), Bank Mandiri (dijawab oleh 2 orang responden), De Koning (dijawab oleh 2 orang responden), Nasmoco (dijawab oleh 1 orang responden), dan Pom Bensin (dijawab oleh 1 orang responden).

Berbeda dengan segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel), ternyata bangunan yang dominan paling diingat responden di segmen 2 (Unaki - De Koning) merupakan bangunan yang dominan dilihat responden sebagai bangunan yang paling nampak mendominasi bangunan lain di sekitarnya. Dalam hal ini, bangunan yang dimaksud adalah Unaki.

Penyusun memberikan pernyataan kepada responden bentuk dan posisi bangunan - bangunan di segmen 2 (Unaki - De Koning) mempertegas bentuk jalan. Dominan responden berpendapat netral dengan pernyataan tersebut (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 13 orang responden menjawab netral (43,3%), 10 orang responden menjawab setuju (33,3%), dan 5 orang responden menjawab sangat setuju (16,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 3).

Meskipun sebagian besar bangunan di segmen ini tidak memiliki Garis Sempadan Bangunan, namun secara visual di beberapa tempat nampak terdapat ruang kosong yang tidak ditempati bangunan dan bangunan - bangunan di segmen ini dominan rendah. Terlihat dalam foto, terkesan bahwa bangunan tidak terletak langsung di tepi jalan, sehingga tidak mempertegas bentuk jalan.

Gambar 69 Bangunan Tidak Mempertegas Bentuk Jalan Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Faktor yang menempati urutan ke tiga pada segmen 2 (Unaki - De Koning) adalah faktor kontras. Di Kota Semarang, tidak banyak jalan yang memiliki "nama lain" untuk menyebut nama jalan tersebut, "nama lain" biasanya berkaitan dengan nama jalan di masa lalu ataupun sejarah dari suatu kawasan. Dominan responden berpendapat netral dan sependapat bahwa mereka masih sering mendengar Jalan Pemuda disebut dengan Jalan Bojong, yang merupakan nama Jalan Pemuda di masa lalu (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 4 orang responden menjawab tidak setuju (13,3%), 9 orang responden menjawab netral (30%), 9 orang responden menjawab setuju (30%), dan 7 orang responden menjawab sangat setuju (23,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 3 dan 4).

Jalan Pemuda merupakan salah satu jalan yang mempunyai peran penting bagi perkembangan Kota Semarang. Jalan ini mempunyai nilai sejarah yang sangat tinggi (Yoga dalam Darmawan, 2005). Kota Semarang

berkembang melalui Jalan Pemuda (Tio, 2005). Dominan responden berpendapat mereka mengetahui jika Jalan Pemuda memiliki pengaruh besar terhadap perkembangan Kota Semarang di masa lalu (7 orang responden menjawab netral (23,3%), 14 orang responden menjawab setuju (46,7%), dan 9 orang responden menjawab sangat setuju (30%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Penyusun menanyakan apakah di segmen 2 (Unaki - De Koning) responden berpendapat mereka merasakan lebar jalan lebih lebar dari yang terlihat. Dominan responden sependapat dengan pernyataan tersebut (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 9 orang responden menjawab netral (30%), 15 orang responden menjawab setuju (50%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Penyusun menanyakan apakah di segmen 2 (Unaki - De Koning) responden berpendapat mereka merasakan tinggi bangunan lebih tinggi dari yang terlihat. Dominan responden berpendapat netral (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 5 orang responden menjawab tidak setuju (16,7%), 15 orang responden menjawab netral (50%), 8 orang responden menjawab setuju (26,7%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 3).

Penyusun menanyakan apakah di segmen 2 (Unaki - De Koning) responden berpendapat mereka merasakan jarak yang lebih jauh dari yang mereka perkirakan saat mereka berjalan kaki untuk berpindah tempat yang sama - sama berlokasi di segmen 2 (Unaki - De Koning). Dominan responden sependapat dengan pernyataan tersebut (3 orang responden menjawab tidak

setuju (10%), 10 orang responden menjawab netral (33,3%), 12 orang responden menjawab setuju (40%), dan 5 orang responden menjawab sangat setuju (16,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Di taman depan Gedung Kantor Pos Besar / Gedung Papak, terdapat Tugu Nol Kilometer Kota Semarang, dimana tugu semacam ini memberi pertanda bahwa jarak Kota Semarang dengan kota - kota lain diukur dari Jalan Pemuda dan tugu semacam ini hanya satu di Kota Semarang, yaitu di Jalan Pemuda. Dominan responden berpendapat netral bahwa mereka mengetahui bahwa jarak Kota Semarang dengan kota - kota (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 5 orang responden menjawab tidak setuju (16,7%), 18 orang responden menjawab netral (60%), 5 orang responden menjawab setuju (16,7%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 3).

Dari kegiatan laten yang ditanyakan yang terjadi di segmen 2 (Unaki - De Koning), dominan responden berpendapat kegiatan - kegiatan laten yang pernah terjadi, antara lain upacara peringatan hari jadi Kota Semarang (6 orang responden menjawab tidak setuju (20%), 8 orang responden menjawab netral (26,7%), 12 orang responden menjawab setuju (40%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), upacara peringatan Pertempuran Lima Hari di Semarang (5 orang responden menjawab tidak setuju (16,7%), 9 orang responden menjawab netral (30%), 13 orang responden menjawab setuju (43,3%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), demonstrasi masyarakat (7 orang responden menjawab tidak setuju (23,3%), 7 orang responden menjawab netral (23,3%), 13 orang responden menjawab setuju

(43,3%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), pawai / parade / karnaval (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 5 orang responden menjawab netral (16,7%), 18 orang responden menjawab setuju (60%), dan 5 orang responden menjawab sangat setuju (16,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), kegiatan budaya (misal : dugderan) (2 orang responden menjawab sangat tidak setuju (6,7%), 6 orang responden menjawab tidak setuju (20%), 9 orang responden menjawab netral (30%), 10 orang responden menjawab setuju (33,3%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), kegiatan olahraga jalan sehat (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 7 orang responden menjawab netral (23,3%), 20 orang responden menjawab setuju (66,7%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), dan kegiatan olahraga sepeda santai (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 7 orang responden menjawab netral (23,3%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Untuk kegiatan olahraga senam dominan responden berpendapat netral dan sependapat (2 orang responden menjawab sangat tidak setuju (6,7%), 6 orang responden menjawab tidak setuju (20%), 10 orang responden menjawab netral (33,3%), 10 orang responden menjawab setuju (33,3%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 3 dan 4), sedangkan untuk pentas konser musik (1 orang responden menjawab

sangat tidak setuju (3,3%), 11 orang responden menjawab tidak setuju (36,7%), 7 orang responden menjawab netral (23,3%), 9 orang responden menjawab setuju (30%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 2) dan kegiatan otomotif (balap mobil / motor, slalom, kontes modifikasi kendaraan) (3 orang responden menjawab sangat tidak setuju (10%), 10 orang responden menjawab tidak setuju (33,3%), 9 orang responden menjawab netral (30%), 8 orang responden menjawab setuju (26,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 2) dominan responden berpendapat kegiatan laten tersebut tidak pernah terjadi di segmen ini.

Faktanya, kegiatan - kegiatan laten semacam tersebut seringkali terjadi di Balaikota Semarang ataupun di sekitarnya. Tidak dapat dipungkiri bahwa keberadaan Balaikota Semarang di Jalan Pemuda menjadi magnet dalam menarik timbulnya kegiatan - kegiatan laten di Jalan Pemuda. Di segmen 2 (Unaki - De Koning, tetap terdapat kegiatan laten namun hanya sebagai jalur saja, bukan sebagai pusat kegiatan. Dalam artian, kegiatan seperti olahraga jalan sehat, jalan santai, pawai / parade / karnaval melewati segmen ini namun tidak berpusat di segmen ini. Pusat dari kegiatan laten di Jalan Pemuda adalah di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel), dimana terdapat Balaikota Semarang.

Keberadaan Balaikota Semarang di Jalan Pemuda selain menarik timbulnya kegiatan - kegiatan laten, dominan responden berpendapat Jalan Pemuda adalah pusat pemerintahan Kota Semarang (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 5 orang responden menjawab netral (16,7%), 14 orang responden menjawab setuju (46,7%), dan 10 orang responden menjawab sangat setuju (33,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Hal ini logis,

walaupun di jalan - jalan lain di Kota Semarang dapat ditemui kantor pemerintahan, namun Balaikota Semarang (sebagai kantor Walikota Semarang) hanya ada satu di Kota Semarang dan terletak di Jalan Pemuda. Balaikota Semarang menjadi simbol bahwa Jalan Pemuda adalah pusat pemerintahan Kota Semarang. Orang yang datang ke Jalan Pemuda dan melihat keberadaan bangunan Balaikota Semarang akan menjadi segera tahu bahwa di jalan ini terdapat pusat pemerintahan Kota Semarang.

Sesuatu yang spesifik dipertimbangkan layak mampu menjadi faktor pembentuk karakter suatu jalan. Setidak - tidaknya, kespesifikan ini tidak akan ditemui di jalan lain. Dalam hal ini, bangunan Balaikota Semarang adalah sesuatu yang spesifik yang tidak akan ditemui di jalan lain di Kota Semarang, sehingga dapat mencerminkan bahwa Jalan Pemuda adalah pusat pemerintahan kota Semarang.

Dominan responden berpendapat masyarakat yang datang ke Jalan Pemuda Kota Semarang tidak terdiri dari satu golongan atau satu suku bangsa (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 5 orang responden menjawab netral (16,7%), 12 orang responden menjawab setuju (40%), dan 12 orang responden menjawab sangat setuju (40%), modus untuk pernyataan ini adalah 4 dan 5). Artinya, masyarakat yang datang ke Jalan Pemuda terdiri dari berbagai ragam lapisan masyarakat, mulai dari lapisan bawah, lapisan menengah, hingga lapisan atas. Begitu juga masyarakat yang datang ke Jalan Pemuda terdiri dari beraneka ragam suku bangsa. Di sana dapat ditemui orang Jawa, orang Batak, orang Tionghoa, orang dari Indonesia Timur, orang asing, dan lain - lain.

Jalan Pemuda telah mengalami penambahan bangunan - bangunan baru dengan beraneka ragam fungsi. Dominan responden berpendapat selama mereka mengenal Jalan Pemuda Kota Semarang, jalan ini mengalami peningkatan pesat akan bangunan - bangunan dengan fungsi baru (3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 6 orang responden menjawab netral (20%), 15 orang responden menjawab setuju (50%), dan 6 orang responden menjawab sangat setuju (20%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Dominan responden berpendapat netral bahwa dengan satu lokasi tujuan sama, mereka akan memilih melewati Jalan Pemuda Kota Semarang karena keseluruhan bentukan fisiknya terawat dengan baik dan terjaga kebersihannya dibandingkan dengan jalan lain yang dapat mereka lewati (4 orang responden menjawab tidak setuju (13,3%), 13 orang responden menjawab netral (43,3%), 9 orang responden menjawab setuju (30%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 3).

Faktor yang menempati urutan ke empat pada segmen 2 (Unaki - De Koning) adalah faktor pepohonan. Dominan responden berpendapat saat berjalan kaki di trotoar pada siang hari, pepohonan di segmen 2 (Unaki - De Koning) melindungi mereka dari panas sinar matahari (menciptakan ruang berjalan yang teduh) (3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 2 orang responden menjawab netral (6,7%), 15 orang responden menjawab setuju (50%), dan 10 orang responden menjawab sangat setuju (33,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Faktanya, dapat dilihat dari foto, di segmen ini pepohonan mampu memberikan bayangan yang menyejukkan pejalan kaki di atas trotoar.



Gambar 70 Pepohonan Segmen 2 (Unaki - De Koning) Membuat Trotoar Menjadi Teduh
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Dominan responden berpendapat netral pepohonan di segmen 2 (Unaki - De Koning) memberikan ruang berteduh bagi mereka dari hujan (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 5 orang responden menjawab tidak setuju (16,7%), 13 orang responden menjawab netral (43,3%), 8 orang responden menjawab setuju (26,7%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus dari pernyataan ini adalah 3).

Dominan responden berpendapat netral dan sependapat pepohonan di segmen 2 (Unaki - De Koning) mengurangi silau karena pemantulan sinar matahari yang berlebihan (6 orang responden menjawab tidak setuju (20%), 8 orang responden menjawab netral (26,7%), 8 orang responden menjawab setuju (26,7%), dan 8 orang responden menjawab sangat setuju (26,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 3, 4 dan 5).

Dominan responden tidak berpendapat pepohonan di segmen 2 (Unaki - De Koning) membuat pandangan mereka ke arah bangunan menjadi terhalang (4 orang responden menjawab sangat tidak setuju (13,3%), 11 orang responden menjawab tidak setuju (36,7%), 9 orang responden menjawab netral (30%), 5 orang responden menjawab setuju (16,7%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 2).

Dominan responden berpendapat netral pepohonan di segmen 2 (Unaki - De Koning) membentuk pemandangan yang menarik (3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 12 orang responden menjawab netral (40%), 10 orang responden menjawab setuju (33,3%), dan 5 orang responden menjawab sangat setuju (16,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 3).

Dominan responden berpendapat netral pepohonan di segmen 2 (Unaki - De Koning) mampu mempertegas bentuk jalan (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 14 orang responden menjawab netral (46,7%), 11 orang responden menjawab setuju (36,7%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 3).

Dominan responden berpendapat netral pepohonan di segmen 2 (Unaki - De Koning) membuat mereka berpikir jalan ini adalah jalan yang sejuk dan nyaman (5 orang responden menjawab tidak setuju (16,7%), 9 orang responden menjawab netral (30%), 8 orang responden menjawab setuju (26,7%), dan 8 orang responden menjawab sangat setuju (26,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 3).

5.1.3 Pembahasan Faktor - Faktor Yang Berpengaruh Di Segmen 3

(Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)

Dari hasil pengolahan statistik, jika faktor - faktor tersebut diurutkan berdasarkan nilai rata - ratanya, maka urutan faktor yang berpengaruh di segmen 3 (Sri Ratu - Dibya Puri) adalah Awalan Dan Akhiran (3,71), Keanekaragaman Bangunan (3,67), Kepadatan (3,61), Aksesibilitas (3,49), Kontras (3,31), Ruang Terbuka (3,30), Pepohonan (3,20), dan Perabot Jalan (3,02).

Median keseluruhan nilai rata - rata untuk segmen 3 (Sri Ratu - Dibya Puri) adalah 3,40. Dapat dikatakan bahwa faktor dengan nilai rata - rata lebih besar dan sama dengan 3,40 yaitu Awalan Dan Akhiran, Keanekaragaman Bangunan, Kepadatan, dan Aksesibilitas berpengaruh cukup kuat, sedangkan faktor dengan nilai rata - rata kurang dari 3,40 yaitu Kontras, Ruang Terbuka, Pepohonan, dan Perabot Jalan berpengaruh kurang kuat.

Faktor awalan dan akhiran menempati peringkat pertama pada segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri). Penyusun memberikan pernyataan kepada responden mengenai pengetahuan responden terhadap ujung barat dan ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang.

Untuk ujung barat, dominan responden berpendapat mereka mengetahui ujung barat dari Jalan Pemuda Kota Semarang (4 orang responden menjawab sangat tidak setuju (13,3%), 3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 19 orang responden menjawab setuju (63,3%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%). modus untuk pernyataan ini adalah 4). Jika diurutkan dari bangunan yang paling sering disebutkan oleh responden sebagai ujung barat dari Jalan Pemuda Kota Semarang, maka urutan bangunan tersebut adalah Lawangsewu (jawaban benar oleh 13 orang responden), Tugu Muda (jawaban benar oleh 8 orang responden), tidak tahu (jawaban oleh 4 orang responden), Sri Ratu (jawaban salah oleh 2 orang responden), Gedung Pandanaran (jawaban benar oleh 1 orang responden), Pasar Bulu (jawaban dianggap benar oleh 1 orang responden), dan BCA (jawaban salah oleh 1 orang responden).

Untuk ujung timur, dominan responden seimbang antara yang tidak mengetahui dan mengetahui ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang (11 orang responden menjawab sangat tidak setuju (36,7%), 8 orang responden menjawab tidak setuju (26,7%), 11 orang responden menjawab setuju (36,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 2 dan 4). Jika diurutkan dari bangunan yang paling sering disebutkan oleh responden sebagai ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang, maka urutan bangunan tersebut adalah Perempatan Johar (jawaban salah oleh 8 orang responden), Kantor Pos Besar (jawaban dianggap benar oleh 6 orang responden), Gedung Papak (jawaban dianggap benar oleh 5 orang responden), Hotel Dibya Puri (jawaban salah oleh 5 orang responden), tidak tahu (jawaban oleh 5 orang responden), dan Hotel Metro (jawaban salah oleh 1 orang responden).

Meskipun dominan responden berpendapat mereka tidak mengetahui ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang, dalam arti kata ujung timur dari jalan ini relatif tidak jelas, namun faktor awalan dan akhiran masih tergolong sebagai faktor yang berpengaruh cukup kuat bagi responden di segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri). Dalam konteks Jalan Pemuda Kota Semarang, jalan ini tidak hanya dapat diakses dari ujung - ujungnya saja, baik ujung barat maupun ujung timur. Tetapi jalan ini juga dapat diakses dari beberapa persimpangan jalan yang berlokasi di beberapa lokasi di Jalan Pemuda Kota Semarang. Persimpangan - persimpangan jalan tersebut antara lain persimpangan jalan di depan Kantor PLN (persimpangan jalan antara Jalan Pemuda, Jalan Pierre Tendean, Jalan Tanjung, Jalan Depok, dan Jalan Thamrin), perempatan Gajahmada (persimpangan jalan antara Jalan Pemuda,

Jalan Gajahmada, dan Jalan Gendingan), perempatan Johar (persimpangan antara Jalan Pemuda dan Jalan Agus Salim).

Dengan alasan tersebut di atas, diyakini bahwa terdapat beberapa bangunan yang dapat menjadi penentu atau tanda - tanda dari keberadaan Jalan Pemuda Kota Semarang. Bangunan tersebut akan mampu meyakinkan seseorang bahwa jika seseorang tersebut telah melihat bangunan yang dimaksud, maka ia akan merasa telah sampai di Jalan Pemuda Kota Semarang. Demikian juga jika seseorang ditanya mengenai lokasi Jalan Pemuda Kota Semarang, maka akan terdapat beberapa bangunan yang akan disebutkan sebagai penentu atau tanda - tanda keberadaan Jalan Pemuda Kota Semarang. Dari semua bangunan yang dijadikan pilihan oleh Penyusun sebagai bangunan yang dapat menjadi tanda - tanda dari lokasi Jalan Pemuda Kota Semarang, hanya Gedung Pandanaran yang dominan seimbang tidak akan disebutkan dan akan disebutkan oleh responden (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 10 orang responden menjawab tidak setuju (33,3%), 3 orang responden menjawab netral (10%), 10 orang responden menjawab setuju (33,3%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 2 dan 4). Selebihnya, bangunan - bangunan antara lain Lawangsewu (1 orang responden menjawab netral (3,3%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 13 orang responden menjawab sangat setuju (43,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), DP Mal (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 3 orang responden menjawab netral (10%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 10 orang responden menjawab sangat setuju (33,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Hotel Novotel (1 orang responden menjawab

sangat tidak setuju (3,3%), 2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 3 orang responden menjawab netral (10%), 14 orang responden menjawab setuju (46,7%), dan 10 orang responden menjawab sangat setuju (33,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Gedung Pertamina (3 orang responden menjawab sangat tidak setuju (10%), 1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 3 orang responden menjawab netral (10%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 7 orang responden menjawab sangat setuju (23,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Gedung Unaki (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 4 orang responden menjawab netral (13,3%), 15 orang responden menjawab setuju (50%), dan 9 orang responden menjawab sangat setuju (30%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Gedung Sri Ratu (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 1 orang responden menjawab netral (3,3%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 12 orang responden menjawab sangat setuju (40%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Hotel Dibya Puri (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 3 orang responden menjawab netral (10%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 8 orang responden menjawab sangat setuju (26,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Hotel Metro (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 4 orang responden menjawab tidak setuju (13,3%), 4 orang responden menjawab netral (13,3%), 15 orang responden menjawab setuju (50%), dan 6 orang responden menjawab sangat setuju (20%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Gedung Kantor Pos Besar (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 7 orang responden menjawab tidak setuju (23,3%), 3 orang

responden menjawab netral (10%), 12 orang responden menjawab setuju (40%), dan 7 orang responden menjawab sangat setuju (23,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), dan Gedung Papak (2 orang responden menjawab sangat tidak setuju (6,7%), 6 orang responden menjawab tidak setuju (20%), 5 orang responden menjawab netral (16,7%), 13 orang responden menjawab setuju (43,3%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4) akan dominan disebutkan responden sebagai tanda - tanda dari lokasi Jalan Pemuda Kota Semarang.

Faktor yang menempati urutan ke dua pada segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) adalah faktor keanekaragaman bangunan. Dominan responden berpendapat bahwa tampilan bangunan - bangunan di segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) berbeda - beda jika dilihat dari gaya arsitektur bangunannya (2 orang responden menjawab netral (6,7%), 19 orang responden menjawab setuju (63,3%), dan 9 orang responden menjawab sangat setuju (30%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Faktanya, memang benar di segmen ini gaya arsitektur bangunannya tidak seragam. Gaya arsitektur dari bangunan - bangunan di segmen ini beraneka ragam seperti kolonial (Hotel Dibya Puri), modern (Sri Ratu), neo vernakular (Hotel Blambangan), dan lain - lain.

Kemudian ditanyakan kepada responden, apakah di segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) terdapat bangunan - bangunan yang melekat di pikiran responden. Dominan responden berpendapat bahwa di segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) terdapat bangunan - bangunan yang melekat di pikiran mereka (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 20 orang responden menjawab setuju

(66,7%), dan 8 orang responden menjawab sangat setuju (26,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Jika diurutkan dari bangunan yang paling sering disebutkan oleh responden sebagai bangunan yang melekat di pikiran mereka di segmen ini, maka urutan bangunan tersebut adalah Sri Ratu (dijawab oleh 20 orang responden), Hotel Dibya Puri (dijawab oleh 7 orang responden), Bank Niaga (dijawab oleh 3 orang responden), New Penni (dijawab oleh 2 orang responden), Mac Mohan (dijawab oleh 2 orang responden), tidak ada (dijawab oleh 2 orang responden), dan Hotel Blambangan (dijawab oleh 1 orang responden).

Penyusun memberikan pernyataan bangunan - bangunan di segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) tidak memiliki ketinggian yang relatif sama dan dominan responden sependapat (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 7 orang responden menjawab tidak setuju (23,3%), 2 orang responden menjawab netral (6,7%), 17 orang responden menjawab setuju (56,7%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Faktanya, bangunan - bangunan di segmen ini terdiri dari bangunan yang hanya memiliki 1 lantai hingga yang tertinggi adalah Sri Ratu dengan 7 lantai.

Penyusun memberikan pernyataan kepada responden apabila mereka menyusuri segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri), maka urutan bentuk dan ketinggian bangunan menarik perhatian mereka. Dominan responden tidak sependapat dengan pernyataan tersebut (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 11 orang responden menjawab tidak setuju (36,7%), 10 orang responden menjawab netral (33,3%), 8 orang responden menjawab setuju (26,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 2). Pendapat Penyusun

adalah hanya bangunan Sri Ratu yang tingginya menonjol, sehingga dominan secara visual garis *skyline* di segmen ini terlihat datar.

Kemudian Penyusun memberikan pernyataan kepada responden di segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) terdapat bangunan - bangunan yang nampak mendominasi bangunan lain di sekitarnya (bangunan tersebut nampak berdiri sendiri). Dominan responden sependapat dengan pernyataan tersebut (3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 2 orang responden menjawab netral (6,7%), 17 orang responden menjawab setuju (56,7%), dan 8 orang responden menjawab sangat setuju (26,7%), modus untuk pernyataan tersebut adalah 4). Jika diurutkan dari bangunan yang paling sering disebutkan oleh responden sebagai bangunan - bangunan yang nampak mendominasi bangunan lain di sekitarnya (bangunan tersebut nampak berdiri sendiri) di segmen ini, maka urutan bangunan tersebut adalah Sri Ratu (dijawab oleh 22 orang responden), Hotel Dibya Puri (dijawab oleh 5 orang responden), dan tidak ada (dijawab oleh 3 orang responden).

Berbeda dengan segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) dan sama dengan segmen 2 (Unaki - De Koning), ternyata bangunan yang dominan paling diingat responden di segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) merupakan bangunan yang dominan dilihat responden sebagai bangunan yang paling

nampak mendominasi bangunan lain di sekitarnya. Dalam hal ini, bangunan yang dimaksud adalah Sri Ratu.

Penyusun memberikan pernyataan kepada responden bentuk dan posisi bangunan - bangunan di segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) mempertegas bentuk jalan. Dominan responden sependapat dengan pernyataan tersebut (6 orang responden menjawab tidak setuju (20%), 8 orang responden menjawab netral (26,7%), 11 orang responden menjawab setuju (36,7%), dan 5 orang responden menjawab sangat setuju (16,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Secara logika, hal ini wajar karena hampir semua bangunan di segmen ini tidak memiliki Garis Sempadan Bangunan, kecuali Hotel Dibya Puri.



Gambar 71 Bangunan Mempertegas Bentuk Jalan Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Faktor yang menempati urutan ke tiga pada segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) adalah faktor kepadatan. Hasil temuan penelitian mengenai faktor kepadatan ini menyatakan bahwa dominan responden berpendapat mereka dapat menemui bangunan - bangunan dengan fungsi sebagai perkantoran pemerintah dan perkantoran swasta (3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 1 orang responden menjawab netral (3,3%), 23 orang responden menjawab setuju (76,7%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), hotel (1 orang responden

menjawab netral (3,3%), 25 orang responden menjawab setuju (83,3%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), pertokoan atau mal 24 orang responden menjawab setuju (80%), dan 6 orang responden menjawab sangat setuju (20%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), dan restoran atau pusat kuliner (1 orang responden menjawab netral (3,3%), 24 orang responden menjawab setuju (80%), dan 5 orang responden menjawab sangat setuju (16,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Meskipun dominan responden berpendapat mereka tidak menemui rumah penduduk (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 19 orang responden menjawab tidak setuju (63,3%), 1 orang responden menjawab netral (3,3%), 9 orang responden menjawab setuju (30%), modus untuk pernyataan ini adalah 2), dan sekolah (16 orang responden menjawab tidak setuju (53,3%), 3 orang responden menjawab netral (10%), 10 orang responden menjawab setuju (33,3%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 2).



Kantor



Bank Niaga

Gambar 72 Perkantoran Swasta Di Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Sri Ratu



Mac Mohan



Pasific Comp



Toko Germany



Toko Rama



Monica Foto



New Penni



Brahmana



Pertokoan



Garden Tekstil

Gambar 73 Pertokoan Atau Mal Di Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Pusat Jajan



Toko Oen



RM Sederhana

Gambar 74 Restoran Atau Pusat Kuliner Di Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Hotel Blambangan



Hotel Dibya Puri

Gambar 75 Hotel Di Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Pada segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri), dominan responden berpendapat keanekaragaman fungsi bangunan menciptakan keanekaragaman aktivitas masyarakat yang terjadi dari pagi hingga malam hari (4 orang

responden menjawab netral (13,3%), 18 orang responden menjawab setuju (60%), dan 8 orang responden menjawab sangat setuju (26,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Faktanya, dari pagi (mulai pukul 07.00 WIB) hingga malam (pukul 21.00 WIB), semua bangunan di segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) terdapat aktivitas penghuninya. Mulai dari perkantoran swasta yang terdapat aktivitas pegawainya dan pertokoan atau mal yang terdapat aktivitas pegawai dan pengunjungnya. Jika perkantoran swasta serta pertokoan atau mal sudah berakhir waktu bekerjanya, masih terdapat hotel yang secara normatif waktu operasinya adalah 24 jam. Dengan fakta ini, keberadaan keanekaragaman fungsi bangunan menciptakan keanekaragaman aktivitas masyarakat yang terjadi dari pagi hingga malam hari yang tercipta pada segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri).

Dari hasil temuan penelitian, saat segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) dalam keadaan sepi tanpa masyarakat dan aktivitasnya, dominan responden berpendapat segmen 3 terlihat tidak sunyi (2 orang responden menjawab sangat tidak setuju (6,7%), 7 orang responden menjawab tidak setuju (23,3%), 4 orang responden menjawab netral (13,3%), 14 orang responden menjawab setuju (46,7%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 4) dan tidak menimbulkan rasa seram (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 8 orang responden menjawab tidak setuju (26,7%), 2 orang responden menjawab netral (6,7%), 18 orang responden menjawab setuju (60%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Faktor yang menempati urutan ke empat pada segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) adalah faktor aksesibilitas. Jalan Pemuda Kota Semarang

dapat diakses langsung dari beberapa jalan yang terdaftar di bawah ini. Pernyataan pada bagian ini bertujuan untuk mengetahui apakah masyarakat mengetahui jika Jalan Pemuda Kota Semarang dapat diakses langsung dari jalan - jalan yang ada di dalam daftar. Dominan responden mengatakan bahwa Jalan Pandanaran (2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 5 orang responden menjawab netral (16,7%), 17 orang responden menjawab setuju (56,7%), dan 6 orang responden menjawab sangat setuju (20%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Jalan Imam Bonjol (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 6 orang responden menjawab netral (20%), 18 orang responden menjawab setuju (60%), dan 5 orang responden menjawab sangat setuju (16,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Jalan Depok (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 11 orang responden menjawab netral (36,7%), 14 orang responden menjawab setuju (46,7%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Jalan Thamrin (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 4 orang responden menjawab netral (13,3%), 19 orang responden menjawab setuju (63,3%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Jalan Pierre Tendean (3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 11 orang responden menjawab netral (36,7%), 12 orang responden menjawab setuju (40%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Jalan Tanjung (2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 12 orang responden menjawab netral (40%), 13 orang responden menjawab setuju (43,3%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), dan

Jalan Gajahmada (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 4 orang responden menjawab tidak setuju (13,3%), 2 orang responden menjawab netral (6,7%), 19 orang responden menjawab setuju (63,3%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4) memiliki akses langsung terhadap Jalan Pemuda. Untuk Jalan Mgr. Soegijapranata (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 14 orang responden menjawab netral (46,7%), 10 orang responden menjawab setuju (33,3%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 3), Jalan dr. Soetomo (3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 14 orang responden menjawab netral (46,7%), 10 orang responden menjawab setuju (33,3%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 3), Jalan K.H. Agus Salim (5 orang responden menjawab tidak setuju (16,7%), 14 orang responden menjawab netral (46,7%), 9 orang responden menjawab setuju (30%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 3), dan Jalan Letjen Soeprapto (3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 18 orang responden menjawab netral (60%), 7 orang responden menjawab setuju (23,3%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 3) dominan responden berpendapat netral memiliki akses langsung terhadap Jalan Pemuda, walaupun faktanya keempat jalan tersebut benar memiliki akses langsung dengan Jalan Pemuda.

Dalam penelitian ini, alat transportasi umum dibatasi hanya bus kota, angkutan kota (*daihatsu*), taksi, dan becak. Dominan responden berpendapat bus kota (17 orang responden menjawab setuju (56,7%), dan 13 orang

responden menjawab sangat setuju (43,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), angkutan kota (*daihatsu*) (7 orang responden menjawab tidak setuju (23,3%), 14 orang responden menjawab setuju (46,7%), dan 9 orang responden menjawab sangat setuju (30%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), taksi (20 orang responden menjawab setuju (66,7%), dan 10 orang responden menjawab sangat setuju (33,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), dan becak (2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 1 orang responden menjawab netral (3,3%), 19 orang responden menjawab setuju (63,3%), dan 8 orang responden menjawab sangat setuju (26,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4) melewati segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri). Artinya, masyarakat dapat menggunakan alat transportasi umum tersebut untuk mengakses Jalan Pemuda jika tidak menggunakan alat transportasi pribadi. Faktanya, memang benar semua alat transportasi umum yang disebutkan melewati segmen ini.

Dominan responden berpendapat segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) memiliki petunjuk informasi dan orientasi yang memudahkan aktivitas pergerakan dan sirkulasi mereka (11 orang responden menjawab tidak setuju (36,7%), 6 orang responden menjawab netral (20%), 12 orang responden menjawab setuju (40%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Dominan responden tidak berpendapat mereka dapat menyeberang jalan dengan mudah di segmen ini (2 orang responden menjawab sangat tidak setuju (6,7%), 13 orang responden menjawab tidak setuju (43,3%), 7 orang responden menjawab netral (23,3%), 6 orang responden menjawab setuju

(20%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 2).



Gambar 76 Kondisi Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) Yang Membuat Masyarakat Sulit Menyeberang
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Dominan responden tidak berpendapat mereka dapat bebas berjalan tanpa halangan di trotoar di segmen ini. Dominan responden tidak merasa bebas berjalan tanpa terhalang oleh Pedagang Kaki Lima yang berdagang di atas trotoar (2 orang responden menjawab sangat tidak setuju (6,7%), 19 orang responden menjawab tidak setuju (63,3%), 2 orang responden menjawab netral (6,7%), 4 orang responden menjawab setuju (13,3%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 2) dan tidak merasa bebas berjalan tanpa terhalang oleh kendaraan yang diparkir di atas trotoar (2 orang responden menjawab sangat tidak setuju (6,7%), 17 orang responden menjawab tidak setuju (56,7%), 2 orang responden menjawab netral (6,7%), 6 orang responden menjawab setuju (20%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 2). Artinya, keamanan dan kesenangan dalam berjalan di atas trotoar telah menjadi isu di segmen ini. Badan trotoar selain menjadi ruang berjalan bagi pejalan kaki, harus dibagi oleh Pedagang Kaki Lima dan kendaraan parkir. Terkadang,

pejalan kaki dipaksa untuk berjalan kaki di luar trotoar karena badan trotoar telah habis ruang berjalannya.



Gambar 77 Kendaraan Parkir Dan PKL Di atas Trotoar Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Dominan responden tidak berpendapat bahwa sarana dan prasarana transportasi di segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) mendukung aktivitas pergerakan dan sirkulasi para penyandang cacat (6 orang responden menjawab sangat tidak setuju (20%), 12 orang responden menjawab tidak setuju (40%), 4 orang responden menjawab netral (13,3%), 6 orang responden menjawab setuju (20%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus pernyataan ini adalah 2). Faktanya, secara sederhana, tidak terdapat ramp di trotoar pada segmen ini yang setidaknya dapat dilalui oleh penyandang cacat yang menggunakan kursi roda.

5.1.4 Pembahasan Faktor - Faktor Yang Berpengaruh Di Segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak)

Dari hasil pengolahan statistik, jika faktor - faktor tersebut diurutkan berdasarkan nilai rata - ratanya, maka urutan faktor yang berpengaruh di segmen 4 (Metro - Gedung Papak) adalah Awalan Dan Akhiran (3,90), Keanekaragaman Bangunan (3,65), Kontras (3,44), Aksesibilitas (3,44),

Kepadatan (3,39), Ruang Terbuka (3,07), Pepohonan (2,81), dan Perabot Jalan (2,56).

Median keseluruhan nilai rata - rata untuk segmen 4 (Metro - Gedung Papak) adalah 3,41. Dapat dikatakan bahwa faktor dengan nilai rata - rata lebih besar dan sama dengan 3,41 yaitu Awalan Dan Akhiran, Keanekaragaman Bangunan, Kontras, dan Aksesibilitas berpengaruh cukup kuat, sedangkan faktor dengan nilai rata - rata kurang dari 3,41 yaitu Kepadatan, Ruang Terbuka, Pepohonan, dan Perabot Jalan berpengaruh kurang kuat.

Faktor awalan dan akhiran menempati peringkat pertama pada segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak). Penyusun memberikan pernyataan kepada responden mengenai pengetahuan responden terhadap ujung barat dan ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang.

Untuk ujung barat, dominan responden berpendapat mereka mengetahui ujung barat dari Jalan Pemuda Kota Semarang (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 20 orang responden menjawab setuju (66,7%), dan 9 orang responden menjawab sangat setuju (30%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Jika diurutkan dari bangunan yang paling sering disebutkan oleh responden sebagai ujung barat dari Jalan Pemuda Kota Semarang, maka urutan bangunan tersebut adalah Lawangsewu (jawaban benar oleh 13 orang responden), Tugu Muda (jawaban benar oleh 12 orang responden), DP Mall (jawaban dianggap benar oleh 2 orang responden), Gedung Pandanaran (jawaban benar oleh 1 orang responden), Balaikota Semarang (jawaban dianggap benar oleh 1 orang responden), dan tidak tahu (jawaban oleh 1 orang responden).

Untuk ujung timur, dominan responden berpendapat mereka mengetahui ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 6 orang responden menjawab tidak setuju (20%), 17 orang responden menjawab setuju (56,7%), dan 6 orang responden menjawab sangat setuju (20%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Jika diurutkan dari bangunan yang paling sering disebutkan oleh responden sebagai ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang, maka urutan bangunan tersebut adalah Gedung Papak (jawaban dianggap benar oleh 13 orang responden), Kantor Pos Besar (jawaban dianggap benar oleh 5 orang responden), Jembatan Berok (jawaban benar oleh 4 orang responden), Perempatan Johar (jawaban salah oleh 2 orang responden), Hotel Dibya Puri (jawaban salah oleh 2 orang responden), Hotel Metro (jawaban salah oleh 2 orang responden), Gedung Dipenda (jawaban dianggap benar oleh 1 orang responden), dan tidak tahu (jawaban oleh 1 orang responden). Dari empat segmen penelitian, hanya di segmen ini dominan responden mengetahui ujung timur Jalan Pemuda, secara logika hal ini logis karena segmen ini adalah segmen paling timur dari Jalan Pemuda, sehingga responden dirasa cukup mengenal pernyataan yang diberikan.

Dalam konteks Jalan Pemuda Kota Semarang, jalan ini tidak hanya dapat diakses dari ujung - ujungnya saja, baik ujung barat maupun ujung timur. Tetapi jalan ini juga dapat diakses dari beberapa persimpangan jalan yang berlokasi di beberapa lokasi di Jalan Pemuda Kota Semarang. Persimpangan - persimpangan jalan tersebut antara lain persimpangan jalan di depan Kantor

PLN (persimpangan jalan antara Jalan Pemuda, Jalan Pierre Tendean, Jalan Tanjung, Jalan Depok, dan Jalan Thamrin), perempatan Gajahmada (persimpangan jalan antara Jalan Pemuda, Jalan Gajahmada, dan Jalan Gendingan), perempatan Johar (persimpangan antara Jalan Pemuda dan Jalan Agus Salim).

Dengan alasan tersebut di atas, diyakini bahwa terdapat beberapa bangunan yang dapat menjadi penentu atau tanda - tanda dari keberadaan Jalan Pemuda Kota Semarang. Bangunan tersebut akan mampu meyakinkan seseorang bahwa jika seseorang tersebut telah melihat bangunan yang dimaksud, maka ia akan merasa telah sampai di Jalan Pemuda Kota Semarang. Demikian juga jika seseorang ditanya mengenai lokasi Jalan Pemuda Kota Semarang, maka akan terdapat beberapa bangunan yang akan disebutkan sebagai penentu atau tanda - tanda keberadaan Jalan Pemuda Kota Semarang. Semua bangunan yang dijadikan pilihan oleh Penyusun sebagai bangunan dapat menjadi tanda - tanda dari lokasi Jalan Pemuda Kota Semarang, antara lain Lawangsewu (18 orang responden menjawab setuju (60%), dan 12 orang responden menjawab sangat setuju (40%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Gedung Pandanaran (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 4 orang responden menjawab tidak setuju (13,3%), 5 orang responden menjawab netral (16,7%), 19 orang responden menjawab setuju (63,3%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), DP Mal (2 orang responden menjawab sangat tidak setuju (6,7%), 4 orang responden menjawab tidak setuju (13,3%), 5 orang responden menjawab netral (16,7%), 11 orang responden menjawab setuju (36,7%), dan 8 orang responden menjawab sangat setuju (5%), modus untuk

pernyataan ini adalah 4), Hotel Novotel (2 orang responden menjawab sangat tidak setuju (6,7%), 2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 3 orang responden menjawab netral (10%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 7 orang responden menjawab sangat setuju (23,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Gedung Pertamina (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 10 orang responden menjawab netral (33,3%), 14 orang responden menjawab setuju (46,7%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Gedung Unaki (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 7 orang responden menjawab netral (23,3%), 19 orang responden menjawab setuju (63,3%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Gedung Sri Ratu (2 orang responden menjawab netral (6,7%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 12 orang responden menjawab sangat setuju (40%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Hotel Dibya Puri (5 orang responden menjawab tidak setuju (16,7%), 2 orang responden menjawab netral (6,7%), 14 orang responden menjawab setuju (46,7%), dan 9 orang responden menjawab sangat setuju (30%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Hotel Metro (2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 4 orang responden menjawab netral (13,3%), 18 orang responden menjawab setuju (60%), dan 6 orang responden menjawab sangat setuju (20%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), dan Gedung Kantor Pos Besar (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 1 orang responden menjawab netral (3,3%), 21 orang responden menjawab setuju (70%), dan 6 orang responden menjawab sangat setuju

(20%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), dan Gedung Papak (2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 3 orang responden menjawab netral (10%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 9 orang responden menjawab sangat setuju (30%), modus untuk pernyataan ini adalah 4) akan dominan disebutkan responden sebagai tanda - tanda dari lokasi Jalan Pemuda Kota Semarang.

Faktor yang menempati urutan ke dua pada segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) adalah faktor keanekaragaman bangunan. Dominan responden berpendapat bahwa tampilan bangunan - bangunan di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) berbeda - beda jika dilihat dari gaya arsitektur bangunannya (5 orang responden menjawab netral (16,7%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 9 orang responden menjawab sangat setuju (30%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Faktanya, memang benar di segmen ini gaya arsitektur bangunannya tidak seragam. Gaya arsitektur dari bangunan - bangunan di segmen ini beraneka ragam seperti kolonial (Gedung Papak, Kantor Pos Besar, Bank Jateng), modern (Gedung Dipenda), neo vernakular (Hotel Metro), dan lain - lain.



Gedung Papak



Kantor Pos Besar



Bank Jateng

Gambar 78 Bangunan Berarsitektur Kolonial Segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Gambar 79 Bangunan Berarsitektur Modern Segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Gambar 80 Bangunan Berarsitektur Neo Vernakular Segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Kemudian ditanyakan kepada responden, apakah di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) terdapat bangunan - bangunan yang melekat di pikiran responden. Dominan responden berpendapat bahwa di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) terdapat bangunan - bangunan yang melekat di pikiran mereka (2 orang responden menjawab tidak setuju, 1 orang responden menjawab netral (3,3%), 17 orang responden menjawab setuju (56,7%), dan 10 orang responden menjawab sangat setuju (33,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Jika diurutkan dari bangunan yang paling sering disebutkan oleh responden sebagai bangunan yang melekat di pikiran mereka di segmen ini, maka urutan bangunan tersebut adalah Kantor Pos Besar (dijawab oleh 14 orang responden), Gedung Papak (dijawab oleh 10 orang responden), Hotel

Metro (dijawab oleh 3 orang responden), Dipenda (dijawab oleh 3 orang responden), tidak ada (dijawab oleh 3 orang responden), dan STIE BPD (dijawab oleh 1 orang responden).

Penyusun memberikan pernyataan bangunan - bangunan di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) tidak memiliki ketinggian yang relatif sama dan dominan responden sependapat (6 orang responden menjawab tidak setuju (20%), 3 orang responden menjawab netral (10%), 20 orang responden menjawab setuju (66,7%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Faktanya, bangunan - bangunan di segmen ini terdiri dari bangunan yang hanya memiliki 1 lantai hingga yang tertinggi adalah Gedung Dipenda dengan 11 lantai.

Penyusun memberikan pernyataan kepada responden apabila mereka menyusuri segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak), maka urutan bentuk dan ketinggian bangunan menarik perhatian mereka. Dominan responden sependapat dengan pernyataan tersebut (10 orang responden menjawab tidak setuju (33,3%), 8 orang responden menjawab netral (26,7%), 12 orang responden menjawab setuju (40%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Kemudian Penyusun memberikan pernyataan kepada responden di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) terdapat bangunan - bangunan yang nampak mendominasi bangunan lain di sekitarnya (bangunan tersebut nampak berdiri sendiri). Dominan responden sependapat dengan pernyataan tersebut (5 orang responden menjawab tidak setuju (16,7%), 3 orang responden menjawab netral (10%), 17 orang responden menjawab setuju (56,7%), dan 5 orang responden menjawab sangat setuju (16,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Jika diurutkan dari bangunan yang paling sering disebutkan oleh

responden sebagai bangunan - bangunan yang nampak mendominasi bangunan lain di sekitarnya (bangunan tersebut nampak berdiri sendiri) di segmen ini, maka urutan bangunan tersebut adalah Dipenda (dijawab oleh 12 orang responden), tidak ada (dijawab oleh 7 orang responden), Gedung Papak (dijawab oleh 4 orang responden), Kantor Pos Besar (dijawab oleh 4 orang responden), dan Hotel Metro (dijawab oleh 4 orang responden).

Ada fakta menarik dari temuan penelitian di atas, ternyata bangunan yang dominan paling diingat responden di segmen ini bukanlah dari bangunan yang dominan dilihat responden sebagai bangunan yang paling nampak mendominasi bangunan lain di sekitarnya. Kesimpulannya, bangunan yang paling menonjol di suatu jalan belum tentu sebagai bangunan yang paling diingat oleh masyarakat. Dipenda dianggap dominan responden sebagai bangunan yang paling menonjol di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak), tetapi Kantor Pos Besar lah yang dianggap dominan responden sebagai bangunan yang paling melekat di pikiran mereka di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak).

Penyusun memberikan pernyataan kepada responden bentuk dan posisi bangunan - bangunan di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) mempertegas bentuk jalan. Dominan responden berpendapat netral terhadap pernyataan tersebut 4 orang responden menjawab tidak setuju (13,3%), 14 orang responden menjawab netral (46,7%), 12 orang responden menjawab setuju (40%), modus untuk pernyataan ini adalah 3)

Faktor yang menempati urutan ke tiga pada segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) adalah faktor kontras. Di Kota Semarang, tidak banyak jalan yang memiliki "nama lain" untuk menyebut nama jalan tersebut, "nama lain"

biasanya berkaitan dengan nama jalan di masa lalu ataupun sejarah dari suatu kawasan. Dominan responden berpendapat mereka masih sering mendengar Jalan Pemuda disebut dengan Jalan Bojong, yang merupakan nama Jalan Pemuda di masa lalu (4 orang responden menjawab tidak setuju (13,3%), 4 orang responden menjawab netral (13,3%), 12 orang responden menjawab setuju (40%), dan 10 orang responden menjawab sangat setuju (33,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Jalan Pemuda merupakan salah satu jalan yang mempunyai peran penting bagi perkembangan Kota Semarang. Jalan ini mempunyai nilai sejarah yang sangat tinggi (Yoga dalam Darmawan, 2005). Kota Semarang berkembang melalui Jalan Pemuda (Tio, 2005). Dominan responden berpendapat mereka mengetahui jika Jalan Pemuda memiliki pengaruh besar terhadap perkembangan Kota Semarang di masa lalu (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 3 orang responden menjawab netral (10%), 22 orang responden menjawab setuju (73,3%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Penyusun menanyakan apakah di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) responden berpendapat mereka merasakan lebar jalan lebih lebar dari yang terlihat. Dominan responden sependapat dengan pernyataan tersebut (4 orang responden menjawab tidak setuju (13,3%), 11 orang responden menjawab netral (36,7%), 13 orang responden menjawab setuju (43,3%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Penyusun menanyakan apakah di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) responden berpendapat mereka merasakan tinggi bangunan lebih tinggi

dari yang terlihat. Dominan responden seimbang antara berpendapat netral dan sependapat (9 orang responden menjawab tidak setuju (30%), 10 orang responden menjawab netral (33,3%), 10 orang responden menjawab setuju (33,3%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 3 dan 4).

Penyusun menanyakan apakah di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) responden berpendapat mereka merasakan jarak yang lebih jauh dari yang mereka perkirakan saat mereka berjalan kaki untuk berpindah tempat yang sama - sama berlokasi di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak). Dominan responden sependapat dengan pernyataan tersebut (5 orang responden menjawab tidak setuju (16,7%), 4 orang responden menjawab netral (13,3%), 18 orang responden menjawab setuju (60%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Di taman depan Gedung Kantor Pos Besar / Gedung Papak, terdapat Tugu Nol Kilometer Kota Semarang, dimana tugu semacam ini memberi pertanda bahwa jarak Kota Semarang dengan kota - kota lain diukur dari Jalan Pemuda dan tugu semacam ini hanya satu di Kota Semarang, yaitu di Jalan Pemuda. Dominan responden berpendapat mereka mengetahui bahwa jarak Kota Semarang dengan kota - kota lain diukur dari Jalan Pemuda (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 7 orang responden menjawab tidak setuju (23,3%), 4 orang responden menjawab netral (13,3%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Dari kegiatan laten yang ditanyakan yang terjadi di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak), dominan responden berpendapat kegiatan - kegiatan

laten yang pernah terjadi, antara lain upacara peringatan hari jadi Kota Semarang (8 orang responden menjawab tidak setuju (26,7%), 8 orang responden menjawab netral (26,7%), 12 orang responden menjawab setuju (40%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), pawai / parade / karnaval (2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 2 orang responden menjawab netral (6,7%), 23 orang responden menjawab setuju (76,7%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), kegiatan budaya (misal : dugderan) (1 orang responden menjawab netral (3,3%), 22 orang responden menjawab setuju (73,3%), dan 7 orang responden menjawab sangat setuju (23,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), kegiatan olahraga senam (9 orang responden menjawab tidak setuju (30%), 5 orang responden menjawab netral (16,7%), 16 orang responden menjawab setuju (53,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), kegiatan olahraga jalan sehat (3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 4 orang responden menjawab netral (13,3%), 21 orang responden menjawab setuju (70%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), dan kegiatan olahraga sepeda santai (6 orang responden menjawab tidak setuju (20%), 5 orang responden menjawab netral (16,7%), 17 orang responden menjawab setuju (56,7%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Untuk kegiatan upacara peringatan Pertempuran Lima Hari di Semarang (18 orang responden menjawab tidak setuju (60%), 8 orang responden menjawab netral (26,7%), 2 orang responden menjawab setuju (6,7%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini

adalah 2), demonstrasi masyarakat (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 12 orang responden menjawab tidak setuju (40%), 7 orang responden menjawab netral (23,3%), 9 orang responden menjawab setuju (30%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 2), pentas konser musik (2 orang responden menjawab sangat tidak setuju (6,7%), 14 orang responden menjawab tidak setuju (46,7%), 5 orang responden menjawab netral (16,7%), 8 orang responden menjawab setuju (26,7%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 2), dan kegiatan otomotif (balap mobil / motor, slalom, kontes modifikasi kendaraan) (4 orang responden menjawab sangat tidak setuju (13,3%), 19 orang responden menjawab tidak setuju (63,3%), 4 orang responden menjawab netral (13,3%), 3 orang responden menjawab setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 2), dominan responden berpendapat kegiatan laten tersebut tidak pernah terjadi di segmen ini.

Faktanya, kegiatan - kegiatan laten semacam tersebut seringkali terjadi di Balaikota Semarang ataupun di sekitarnya. Tidak dapat dipungkiri bahwa keberadaan Balaikota Semarang di Jalan Pemuda menjadi magnet dalam menarik timbulnya kegiatan - kegiatan laten di Jalan Pemuda. Di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak), tetap terdapat kegiatan laten namun hanya sebagai jalur saja, bukan sebagai pusat kegiatan. Dalam artian, kegiatan seperti olahraga jalan sehat, jalan santai, pawai / parade / karnaval melewati segmen ini namun tidak berpusat di segmen ini. Pusat dari kegiatan laten di Jalan Pemuda adalah di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel).

Keberadaan Balaikota Semarang di Jalan Pemuda selain menarik timbulnya kegiatan - kegiatan laten, dominan responden berpendapat Jalan

Pemuda adalah pusat pemerintahan Kota Semarang (3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 20 orang responden menjawab setuju (66,7%), dan 7 orang responden menjawab sangat setuju (23,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Hal ini logis, walaupun di jalan - jalan lain di Kota Semarang dapat ditemui kantor pemerintahan, namun Balaikota Semarang (sebagai kantor Walikota Semarang) hanya ada satu di Kota Semarang dan terletak di Jalan Pemuda. Balaikota Semarang menjadi simbol bahwa Jalan Pemuda adalah pusat pemerintahan Kota Semarang. Orang yang datang ke Jalan Pemuda dan melihat keberadaan bangunan Balaikota Semarang akan menjadi segera tahu bahwa di jalan ini terdapat pusat pemerintahan Kota Semarang.

Sesuatu yang spesifik dipertimbangkan layak mampu menjadi faktor pembentuk karakter suatu jalan. Setidak - tidaknya, kespesifikan ini tidak akan ditemui di jalan lain. Dalam hal ini, bangunan Balaikota Semarang adalah sesuatu yang spesifik yang tidak akan ditemui di jalan lain di Kota Semarang, sehingga dapat mencerminkan bahwa Jalan Pemuda adalah pusat pemerintahan kota Semarang.

Dominan responden berpendapat masyarakat yang datang ke Jalan Pemuda Kota Semarang tidak terdiri dari satu golongan atau satu suku bangsa (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 22 orang responden menjawab setuju (73,3%), dan 7 orang responden menjawab sangat setuju (23,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4). Artinya, masyarakat yang datang ke Jalan Pemuda terdiri dari berbagai ragam lapisan masyarakat, mulai dari lapisan bawah, lapisan menengah, hingga lapisan atas. Begitu juga masyarakat yang datang ke Jalan Pemuda terdiri dari beraneka ragam suku bangsa. Di sana

dapat ditemui orang Jawa, orang Batak, orang Tionghoa, orang dari Indonesia Timur, orang asing, dan lain - lain.

Jalan Pemuda telah mengalami penambahan bangunan - bangunan baru dengan beraneka ragam fungsi. Dominan responden berpendapat selama mereka mengenal Jalan Pemuda Kota Semarang, jalan ini mengalami peningkatan pesat akan bangunan - bangunan dengan fungsi baru (3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 7 orang responden menjawab netral (23,3%), 19 orang responden menjawab setuju (63,3%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Dominan responden berpendapat bahwa dengan satu lokasi tujuan sama, mereka akan memilih melewati Jalan Pemuda Kota Semarang karena keseluruhan bentukan fisiknya terawat dengan baik dan terjaga kebersihannya dibandingkan dengan jalan lain yang dapat mereka lewati 10 orang responden menjawab tidak setuju (33,3%), 5 orang responden menjawab netral (16,7%), 14 orang responden menjawab setuju (46,7%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Faktor yang menempati urutan ke empat pada segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) adalah faktor aksesibilitas. Jalan Pemuda Kota Semarang dapat diakses langsung dari beberapa jalan yang terdaftar di bawah ini. Pernyataan pada bagian ini bertujuan untuk mengetahui apakah masyarakat mengetahui jika Jalan Pemuda Kota Semarang dapat diakses langsung dari jalan - jalan yang ada di dalam daftar. Dominan responden mengatakan bahwa Jalan Pandanaran (2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 1 orang responden menjawab netral (3,3%), 25 orang responden menjawab setuju

(83,3%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Jalan dr. Soetomo (4 orang responden menjawab tidak setuju (13,3%), 11 orang responden menjawab netral (36,7%), 14 orang responden menjawab setuju (46,7%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Jalan Mgr. Soegijapranata (5 orang responden menjawab tidak setuju (16,7%), 9 orang responden menjawab netral (30%), 15 orang responden menjawab setuju (50%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Jalan Imam Bonjol (3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 26 orang responden menjawab setuju (86,7%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Jalan Depok (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 3 orang responden menjawab netral (10%), 24 orang responden menjawab setuju (80%), dan 2 orang responden menjawab sangat setuju (6,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Jalan Thamrin (4 orang responden menjawab netral (13,3%), 22 orang responden menjawab setuju (73,3%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Jalan Pierre Tendean (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 9 orang responden menjawab netral (30%), 17 orang responden menjawab setuju (56,7%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), Jalan Tanjung (2 orang responden menjawab tidak setuju (6,7%), 12 orang responden menjawab netral (40%), 13 orang responden menjawab setuju (43,3%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), dan Jalan Gajahmada (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 25 orang responden menjawab setuju (83,3%), dan 4 orang

responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), dan Jalan Letjen Soeprapto (5 orang responden menjawab tidak setuju (16,7%), 12 orang responden menjawab netral (40%), 13 orang responden menjawab setuju (43,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4) memiliki akses langsung terhadap Jalan Pemuda. Untuk Jalan K.H. Agus Salim (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 15 orang responden menjawab netral (50%), 13 orang responden menjawab setuju (43,3%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 3) dominan responden berpendapat netral memiliki akses langsung terhadap Jalan Pemuda, walaupun faktanya jalan tersebut benar memiliki akses langsung dengan Jalan Pemuda.

Dalam penelitian ini, alat transportasi umum dibatasi hanya bus kota, angkutan kota (*daihatsu*), taksi, dan becak. Dominan responden berpendapat bus kota (23 orang responden menjawab setuju (76,7%), dan 7 orang responden menjawab sangat setuju (23,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), angkutan kota (daihatsu) (3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 21 orang responden menjawab setuju (70%), dan 6 orang responden menjawab sangat setuju (20%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), taksi (2 orang responden menjawab netral (6,7%), 23 orang responden menjawab setuju (76,7%), dan 5 orang responden menjawab sangat setuju (16,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4), dan becak (1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 5 orang responden menjawab netral (16,7%), 20 orang responden menjawab setuju (66,7%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4) melewati segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak). Artinya, masyarakat dapat menggunakan alat

transportasi umum tersebut untuk mengakses Jalan Pemuda jika tidak menggunakan alat transportasi pribadi. Faktanya, memang benar semua alat transportasi umum yang disebutkan melewati segmen ini.

Dominan responden berpendapat segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) tidak memiliki petunjuk informasi dan orientasi yang memudahkan aktivitas pergerakan dan sirkulasi mereka (13 orang responden menjawab tidak setuju (43,3%), 10 orang responden menjawab netral (33,3%), 6 orang responden menjawab setuju (20%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 2).

Dominan responden tidak berpendapat mereka dapat menyeberang jalan dengan mudah di segmen ini (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju, 16 orang responden menjawab tidak setuju (53,3%), 6 orang responden menjawab netral (20%), 7 orang responden menjawab setuju (23,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 2).

Dominan responden tidak berpendapat mereka dapat bebas berjalan tanpa halangan di trotoar di segmen ini. Dominan responden tidak merasa bebas berjalan tanpa terhalang oleh Pedagang Kaki Lima yang berdagang di atas trotoar (2 orang responden menjawab sangat tidak setuju (6,7%), 22 orang responden menjawab tidak setuju (73,3%), 4 orang responden menjawab netral (13,3%), 1 orang responden menjawab setuju (3,3%), dan 1 orang responden menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 2) dan tidak merasa bebas berjalan tanpa terhalang oleh kendaraan yang diparkir di atas trotoar (2 orang responden menjawab sangat tidak setuju (6,7%), 20 orang responden menjawab tidak setuju (66,7%), 6 orang responden menjawab netral (20%), 1 orang responden menjawab setuju (3,3%), dan 1 orang responden

menjawab sangat setuju (3,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 2). Artinya, keamanan dan kesenangan dalam berjalan di atas trotoar telah menjadi isu di segmen ini. Badan trotoar selain menjadi ruang berjalan bagi pejalan kaki, harus dibagi oleh Pedagang Kaki Lima dan kendaraan parkir. Terkadang, pejalan kaki dipaksa untuk berjalan kaki di luar trotoar karena badan trotoar telah habis ruang berjalannya.

Dominan responden tidak berpendapat bahwa sarana dan prasarana transportasi di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) mendukung aktivitas pergerakan dan sirkulasi para penyandang cacat (9 orang responden menjawab sangat tidak setuju (30%), 14 orang responden menjawab tidak setuju (46,7%), 2 orang responden menjawab netral (6,7%), 5 orang responden menjawab setuju (16,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 2). Faktanya, secara sederhana, tidak terdapat ramp di trotoar pada segmen ini yang setidaknya dapat dilalui oleh penyandang cacat yang menggunakan kursi roda.

5.2 Faktor - Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Pembentukan Karakter Jalan Pemuda Sebagai Bentuk Tiga Dimensi

Penelitian ini telah menghasilkan temuan penelitian berupa faktor - faktor yang berpengaruh terhadap pembentukan karakter jalan sebagai bentuk tiga dimensi, walaupun masing - masing segmen memiliki perbedaan pada masing - masing faktor - faktor pembentuk karakternya. Dalam pembahasan di atas sengaja dilakukan per segmen karena faktor - faktor yang ditemukan tersebut tidak dapat disamakan berlaku pada keseluruhan Jalan Pemuda Kota Semarang. Jika dideskripsikan berlaku pada keseluruhan Jalan Pemuda Kota Semarang, maka akan menjadi bias. Faktor - faktor pembentuk karakter jalan

yang berbeda - beda tiap segmen tersebut akan menjadi sebuah ciri tersendiri dari lokasi penelitian.

Sub bab ini akan mencoba mengilustrasikan faktor - faktor yang berpengaruh terhadap pembentukan karakter Jalan Pemuda Kota Semarang sebagai bentukan tiga dimensi dalam perspektif keseluruhan jalan, namun tetap menampilkan faktor - faktor yang berpengaruh pada masing - masing segmen.

BAB VI

PEMAKNAAN HASIL TEMUAN PENELITIAN

Pemaknaan dalam penelitian ini akan dilakukan berdasarkan beberapa temuan penelitian yang diharapkan dapat melengkapi teori - teori yang dipakai dalam penelitian ini. Temuan - temuan penelitian tersebut diuraikan dalam sub bab - sub bab berikut :

6.1 Keefektifan Fungsi Pepohonan Dalam Perancangan Kota

Jacobs (1993) mengatakan bahwa agar efektif, pepohonan pada jalan perlu diletakkan berdekatan satu sama lain. Pepohonan harus cukup dekat satu sama lain untuk menciptakan deretan kolom yang secara visual dan psikologi

memisahkan jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan. Selain itu juga dapat menjadi kanopi yang melindungi pejalan kaki di bawahnya. Jarak yang efektif untuk penempatan pohon adalah 4,5 meter - 7,6 meter.

Dari pengamatan di lokasi penelitian, pepohonan yang relatif konsisten di sepanjang segmen di Jalan Pemuda terdapat di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) dan di segmen 2 (Unaki - De Koning). Secara visual dan dapat dibuktikan melalui gambar di bawah, nampak bahwa pepohonan di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) memiliki dimensi (tinggi) yang lebih besar daripada pepohonan di segmen 2 (Unaki - De Koning).



Pepohonan Di Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)



Pepohonan Di Segmen 2 (Unaki - De Koning)

Gambar 82 Pepohonan Di Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) Memiliki Dimensi Yang Lebih Besar Daripada Pepohonan Di Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Namun, fungsi pepohonan di segmen 2 (Unaki - De Koning) dirasakan masyarakat lebih besar daripada di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel). Fungsi yang dimaksud adalah kemampuan pepohonan dalam menciptakan ruang berjalan yang teduh sehingga menghindarkan pejalan kaki dari panas

sinar matahari. Nilai faktor pepohonan dengan tolok ukur yang dimaksud lebih tinggi di segmen 2 (Unaki - De Koning) (3 orang responden menjawab tidak setuju (10%), 2 orang responden menjawab netral (6,7%), 15 orang responden menjawab setuju (50%), dan 10 orang responden menjawab sangat setuju (33,3%), modus untuk pernyataan ini adalah 4) daripada di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) (1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 4 orang responden menjawab tidak setuju (13,3%), 4 orang responden menjawab netral (13,3%), 13 orang responden menjawab setuju (43,3%), dan 8 orang responden menjawab sangat setuju (26,7%), modus untuk pernyataan ini adalah 4).

Selama Penyusun menyusuri kedua segmen tersebut dengan berjalan kaki, memang merasakan bahwa pada beberapa bagian di trotoar segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) masih merasakan panas akibat sinar matahari yang mencapai trotoar dan tidak disaring oleh pepohonan, sedangkan di trotoar di segmen 2 (Unaki - De Koning) relatif tercipta trotoar yang teduh di sepanjang jalan (utamanya di trotoar sisi selatan).

Dalam konteks Jalan Pemuda Kota Semarang, pepohonan dengan dimensi besar (tinggi) belum tentu dapat memberikan efek maksimal dalam menciptakan ruang berjalan yang teduh, artinya belum tentu pepohonan akan mampu menciptakan bayangan yang akan meneduhkan semua badan trotoar. Dari hasil temuan penelitian dan observasi di lapangan, diyakini bahwa bentuk pepohonan lebih berpengaruh besar dalam memberikan fungsi tersebut. Dapat dilihat pada pepohonan segmen 2 (Unaki - De Koning), meskipun dimensi pepohonan lebih kecil dari dimensi pepohonan di segmen 1 (Lawangsewu -

Hotel Novotel), namun pepohonan tersebut mampu meneduhi semua badan trotoar. Bentuk pepohonan seolah - olah memayungi trotoar.



Gambar 83 Bentuk Pepohonan Di Segmen 2 (Unaki - De Koning) Memayungi Trotoar
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Dari hasil pemaknaan di atas, Penyusun menyimpulkan bahwa keefektifan efek positif pepohonan dalam perancangan kota tidak selalu ditentukan oleh dimensinya (tinggi), namun juga berkaitan dengan bentuk pepohonan tersebut. Perancang jalan tidak hanya perlu mengetahui bahwa jarak yang efektif untuk penempatan pohon adalah 4,5 meter - 7,6 meter, namun seorang perancang jalan juga harus mengetahui karakteristik pepohonan jika akan mengaplikasikan pepohonan dalam suatu jalan agar dapat menciptakan fungsi yang maksimal.

6.2 Awalan Dan Akhiran Suatu Jalan

6.2.1 Peran *Landmark* Kota

Bangunan Tugu Muda adalah sebuah tugu yang terletak di dalam taman yang menjadi simpul pertemuan antara Jalan Pandanaran, Jalan dr. Soetomo, Jalan Mgr. Soegijapranata, Jalan Imam Bonjol dan Jalan Pemuda. Secara administratif, Tugu Muda tidak berlokasi di Jalan Pemuda. Tugu Muda merupakan salah satu *landmark* Kota Semarang. Sebagai *landmark* kota, Tugu

Muda memenuhi beberapa kriteria landmark menurut Lynch (1960), antara lain unik dan mudah diingat, bentuk yang jelas atau nyata, mudah diidentifikasi, memiliki nilai sejarah dan estetis.

Secara visual dan dapat dibuktikan melalui gambar di bawah, nampak bahwa jika seseorang menelusuri segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) ke arah barat, maka nampak bangunan Tugu Muda seolah - olah berdiri di ujung jalan.



Gambar 84 Tugu Muda Nampak Berdiri Di Ujung Jalan Dilihat Dari Jalan Pemuda
Sumber : Observasi Lapangan 2008

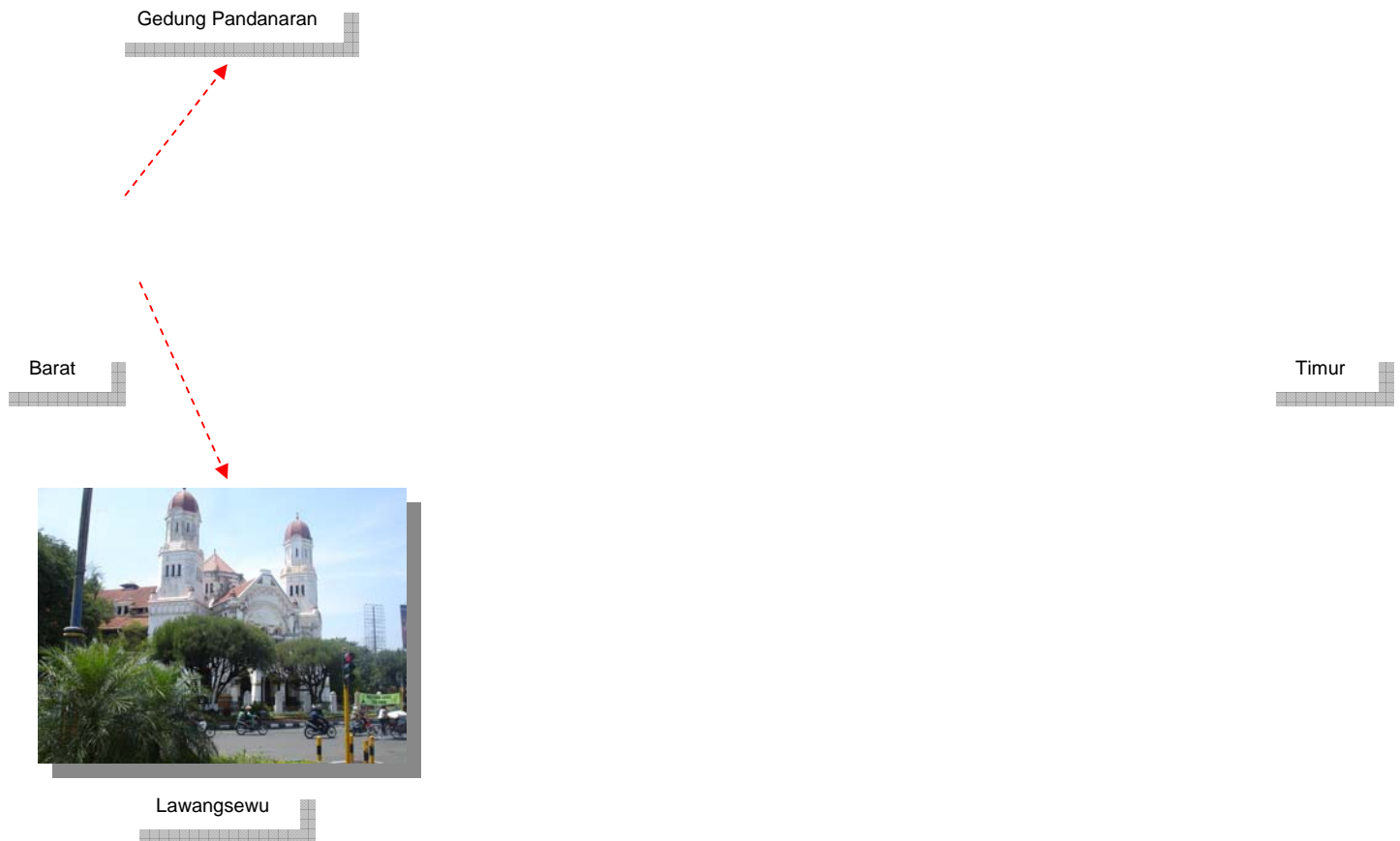
Dari hasil temuan penelitian, bangunan Tugu Muda disebutkan oleh banyak responden menjadi ujung barat dari Jalan Pemuda Kota Semarang. Tugu Muda disebutkan oleh 8 orang responden pada segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel), 11 orang responden pada segmen 2 (Unaki - De Koning), 8 orang responden pada segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibia Puri), dan 12 orang responden pada segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) menjadi ujung barat dari Jalan Pemuda Kota Semarang. Artinya, jika masyarakat memasuki Jalan Pemuda maka Tugu Muda menjadi awalan Jalan Pemuda, sedangkan jika masyarakat bergerak di Jalan Pemuda dari arah timur ke barat maka Tugu Muda menjadi akhiran Jalan Pemuda. Dari hasil pemaknaan di atas, Penyusun menyimpulkan bahwa bangunan yang nampak berdiri di ujung jalan, meskipun

secara administratif tidak berlokasi di jalan yang dimaksud, dapat menjadi awalan atau akhiran jalan di mata masyarakat. Terlebih bila bangunan tersebut merupakan *landmark* kota seperti halnya Tugu Muda.

6.2.2 Nilai Sejarah Dan Kedekatan Dengan Masyarakat

Jika memasuki Jalan Pemuda dari arah barat (dari Tugu Muda), bangunan yang terletak di paling barat Jalan Pemuda adalah Lawangsewu (di sisi kanan) dan Gedung Pandanaran (di sisi kiri). Artinya, jika kita melihat bangunan paling ujung sebagai awalan suatu jalan, maka awalan Jalan Pemuda dari arah barat adalah Lawangsewu dan Gedung Pandanaran.





Gambar 85 Lawangsewu Dan Gedung Pandanaran Merupakan Bangunan Yang Terletak Paling Barat Di Jalan Pemuda
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Masyarakat yang menyebutkan Lawangsewu sebagai ujung barat Jalan Pemuda (21 orang responden segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel), 13 orang responden segmen 2 (Unaki - De Koning), 13 orang responden segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri), dan 13 orang responden segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak)) jauh lebih banyak daripada masyarakat yang menyebutkan Gedung Pandanaran sebagai ujung barat Jalan Pemuda (1 orang responden pada segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri dan 1 orang responden segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak)). Perbedaannya sangat signifikan, walaupun

status kedua bangunan tersebut sama - sama terletak paling barat dari Jalan Pemuda.

Penyusun mencoba mendalami fenomena ini dengan mewawancarai masyarakat walaupun tidak dengan wawancara mendalam. Penyusun menanyakan kepada masyarakat "Bagaimana jika bangunan Lawangsewu dirobohkan?. Dominan masyarakat dengan tegas dan cepat menjawab dengan jawaban yang mengindikasikan hal tersebut jangan dilakukan. Lalu pertanyaan yang sama ditanyakan dengan obyek diganti, "Bagaimana jika Gedung Pandanaran dirobohkan?" Dominan masyarakat tidak memberikan jawaban secara reflek cepat, beberapa tidak mengerti bangunan yang dimaksud, dan ada yang memberikan jawaban asal bukan Lawangsewu yang dirobohkan. Dari jawaban - jawaban tersebut, Penyusun memaknai bahwa Lawangsewu (daripada Gedung Pandanaran) lebih menyatu dengan Jalan Pemuda, Lawangsewu (daripada Gedung Pandanaran) lebih memiliki ikatan emosional di hati masyarakat. Menilik kembali sejarah kedua bangunan tersebut, Lawangsewu jauh lebih dulu ada daripada Gedung Pandanaran. Lawangsewu telah ada sejak jaman penjajahan Belanda, sedangkan Gedung Pandanaran ada jauh setelah Indonesia merdeka. Lawangsewu menjadi saksi bisu perjuangan bangsa Indonesia selama masa memperjuangkan kemerdekaan dan tetap eksis hingga sekarang mampu menjadi salah satu *landmark* Kota Semarang.

Dari hasil pemaknaan di atas, Penyusun menyimpulkan bahwa bangunan yang terletak paling ujung dari suatu jalan belum tentu dapat menjadi awalan dari suatu jalan di mata masyarakat. Nilai sejarah dan kedekatan

dengan masyarakat berperan penting dalam mempengaruhi masyarakat memilih bangunan sebagai awalan jalan.

6.2.3 Panjang Jalan

Berkebalikkan dengan ujung barat Jalan Pemuda Kota Semarang yang relatif jelas di mata masyarakat, ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang relatif tidak jelas di mata masyarakat.

Dalam mengetahui ujung timur Jalan Pemuda Kota Semarang, pada segmen 1 (Lawangsewu - Novotel), 8 orang responden menjawab sangat tidak setuju (26,7%), 15 orang responden menjawab tidak setuju (50%), tidak ada responden menjawab netral, 4 orang responden menjawab setuju (13,3%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%). Adapun jawaban responden mengenai ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang adalah 8 orang responden menjawab Hotel Novotel (26,7%), 5 orang responden menjawab Hotel Dibya Puri (16,7%), 3 orang responden menjawab Kantor Pos Besar (10%), 3 orang responden menjawab Perempatan Johar (10%), 3 orang responden menjawab Hotel Metro (10%), 2 orang responden menjawab Gedung Papak (6,7%), 2 orang responden menjawab Jembatan Berok (6,7%), 1 orang responden menjawab Tugu Nol Kilometer (3,3%), 1 orang menjawab Perempatan PLN (3,3%), 1 orang responden menjawab Gedung Pertamina (3,3%), dan 1 orang responden menjawab Unaki (3,3%).



Hotel Novotel, oleh
8 orang responden



Hotel Dibya Puri, oleh 5
orang responden



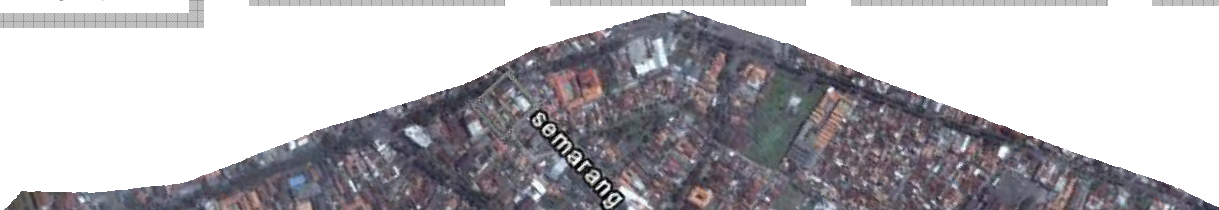
Perempatan Johar, oleh
3 orang responden

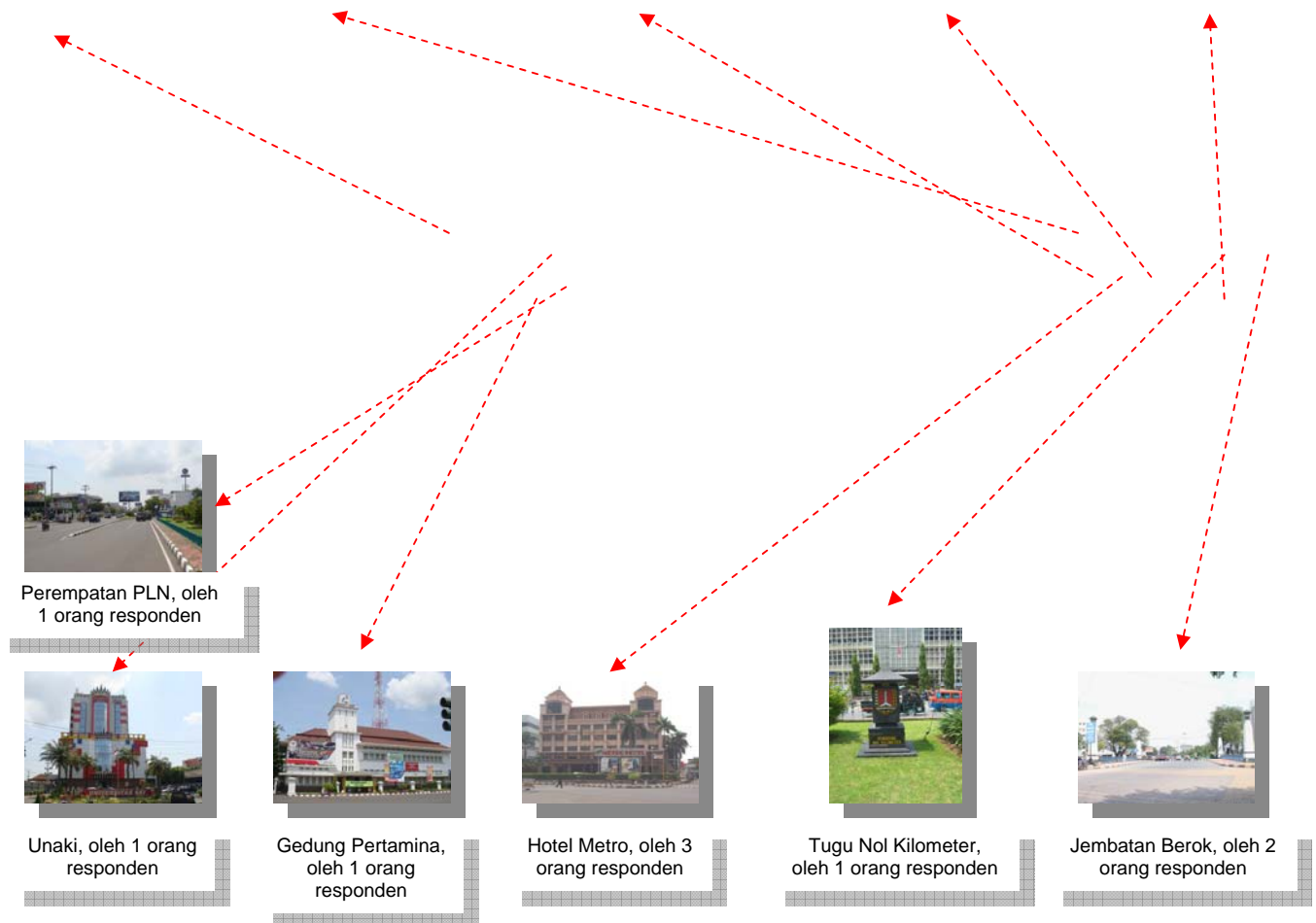


Kantor Pos Besar, oleh
3 orang responden



Gedung Papak, oleh
2 orang responden





Gambar 86 Ujung Timur Jalan Pemuda Kota Semarang Versi Responden Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Dalam mengetahui ujung timur Jalan Pemuda Kota Semarang, pada segmen 2 (Unaki - De Koning), 5 orang responden menjawab sangat tidak setuju (16,7%), 22 orang responden menjawab tidak setuju (73,3%), tidak ada responden menjawab netral, 3 orang responden menjawab setuju (10%), dan tidak ada responden menjawab sangat setuju. Adapun jawaban responden mengenai ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang adalah 11 orang responden menjawab Perempatan Johar (36,7%), 7 orang responden menjawab Hotel Metro (23,3%), 5 orang responden menjawab Hotel Dibya Puri (16,7%), 2 orang responden menjawab Kantor Pos Besar (6,7%), 1 orang responden menjawab Jembatan Berok (3,3%), 1 orang responden menjawab

Perempatan Gajahmada (3,3%), 1 orang responden menjawab Sri Ratu (3,3%), 1 orang responden menjawab Nasmoco (3,3%), dan 1 orang responden menjawab tidak tahu (3,3%).



Gambar 87 Ujung Timur Jalan Pemuda Kota Semarang Versi Responden Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

segmen 3 (Sri Ratu - Dibia Puri), 11 orang responden menjawab sangat tidak setuju (36,7%), 8 orang responden menjawab tidak setuju (26,7%), tidak ada responden menjawab netral, 11 orang responden menjawab setuju (36,7%),

dan tidak ada responden menjawab sangat setuju. Adapun jawaban responden mengenai ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang adalah 8 orang responden menjawab Perempatan Johar (26,7%), 6 orang responden menjawab Kantor Pos Besar (20%), 5 orang responden menjawab Gedung Papak (16,7%), 5 orang responden menjawab Hotel Dibia Puri (16,7%), 5 orang responden menjawab tidak tahu (16,7%), dan 1 orang responden menjawab Hotel Metro (3,3%).



Hotel Dibia Puri, oleh 5 orang responden



Perempatan Johar, oleh 8 orang responden



Kantor Pos Besar, oleh 6 orang responden



Gedung Papak, oleh 5 orang responden



Hotel Metro, oleh 1 orang responden

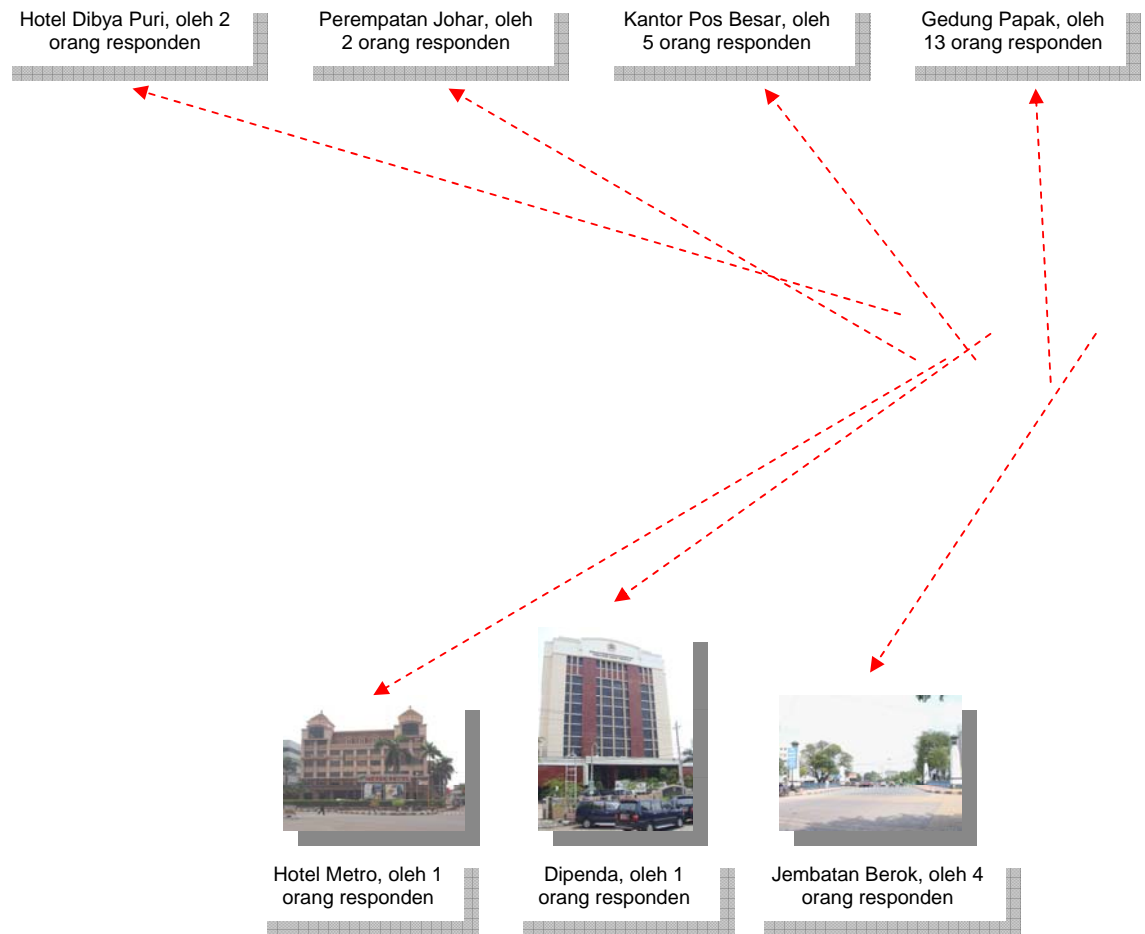


Dalam mengetahui ujung timur Jalan Pemuda Kota Semarang, pada Gambar 88 Ujung Timur Jalan Pemuda Kota Semarang Versi Responden Segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibia Puri)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

setuju (3,3%), 6 orang responden menjawab tidak setuju (20%), tidak ada

responden menjawab netral, 17 orang responden menjawab setuju (56,7%), dan 6 orang responden menjawab sangat setuju (20%). Adapun jawaban responden mengenai ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang adalah 13 orang responden menjawab Gedung Papak (43,3%), 5 orang responden menjawab Kantor Pos Besar (16,7%), 4 orang responden menjawab Jembatan Berok (13,3%), 2 orang responden menjawab Perempatan Johar (6,7%), 2 orang responden menjawab Hotel Dibya Puri (6,7%), 2 orang responden menjawab Hotel Metro (6,7%), 1 orang responden menjawab Gedung Dipenda (3,3%), dan 1 orang responden menjawab tidak tahu (3,3%).





Gambar 89 Ujung Timur Jalan Pemuda Kota Semarang Versi Responden Segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Dari empat segmen lokasi penelitian, hanya di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) dominan responden mengetahui ujung timur Jalan Pemuda. Secara logika hal ini logis karena segmen ini adalah segmen paling timur dari Jalan Pemuda, sehingga responden dirasa cukup mengenal pernyataan yang diberikan.

Ketidakjelasan ujung timur Jalan Pemuda Kota Semarang, oleh Penyusun dimaknai sebagai berikut :

1. Moughtin (1992) memberikan definisi panjang jalan yang ideal tidak lebih dari 1500 meter. Panjang Jalan Pemuda Kota Semarang melebihi panjang ideal tersebut yaitu 2300 meter, yang diduga mengakibatkan ketidakjelasan ujung jalan di salah satu ujungnya, dalam kasus ini adalah ujung timur.
2. Jalan Pemuda pada segmen Hotel Metro - Gedung Papak adalah jalan satu arah (dari timur ke barat), sehingga pengguna jalan dari arah barat ke timur harus belok ke jalan lain di persimpangan Johar.
3. Di dekat persimpangan Johar tersebut di atas, terdapat *landmark* Kota Semarang, yaitu pasar Johar yang sangat populer.
4. Saat pengguna jalan berada di persimpangan jalan tersebut di atas, pengguna jalan akan melihat pemandangan rimbunnya pepohonan di sisi barat segmen Hotel Metro - Gedung Papak yang tidak ditemui di segmen Sri Ratu - Hotel Dibia Puri.
5. Sebagian permukaan badan jalan di segmen Hotel Metro - Gedung Papak terbuat dari paving, yang berbeda dengan penggal lain dimana seluruh permukaan badan jalan terbuat dari aspal.

6.2.4 Jumlah Persimpangan

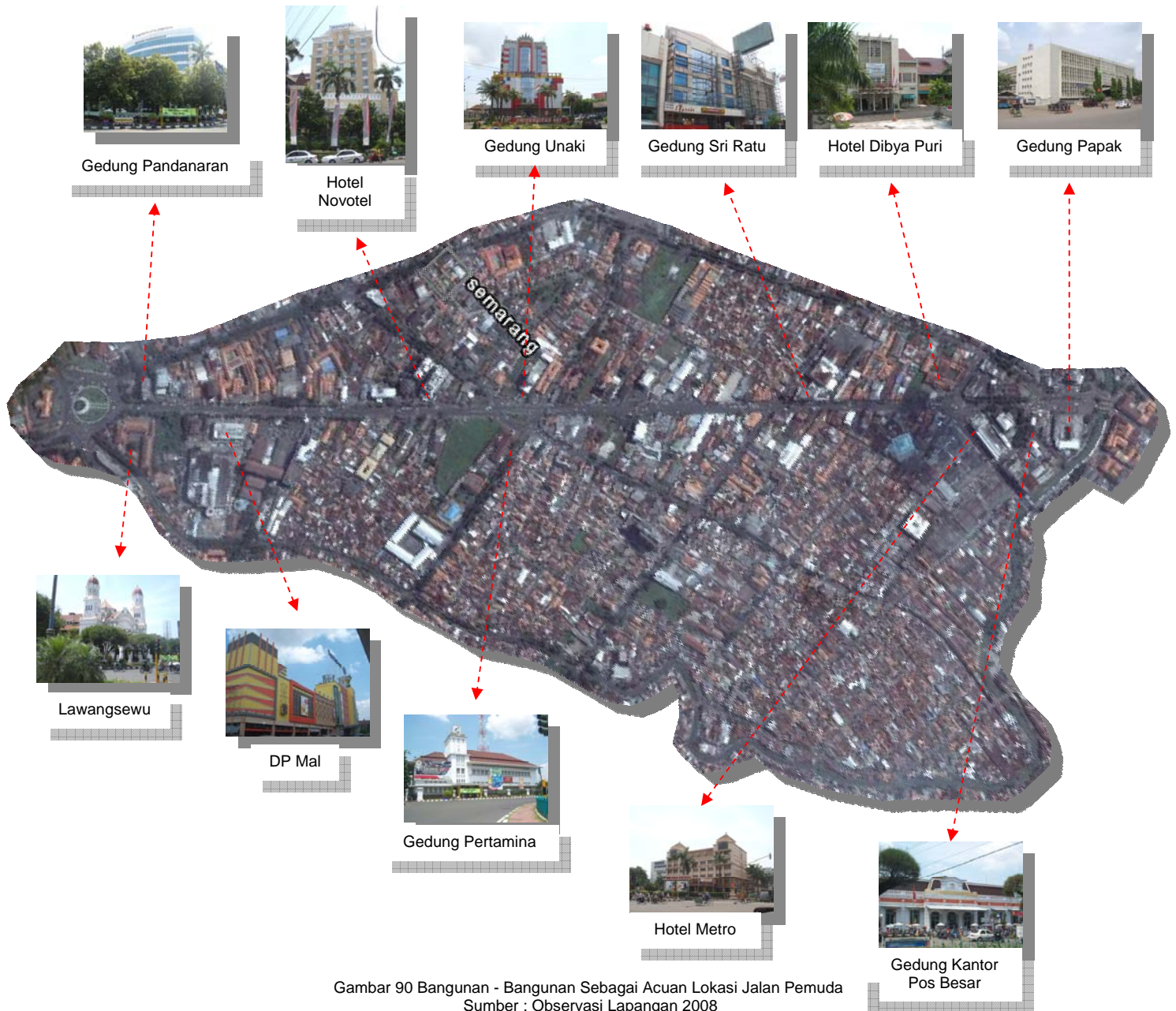
Jacobs (1993) mengatakan setiap jalan memiliki awalan dan akhiran yang biasanya cukup jelas dan mudah untuk diidentifikasi. Tidak setiap jalan yang baik memiliki bentukan fisik sebagai penanda awalan atau akhiran. Tetapi kebanyakan jalan yang baik memiliki awal dan akhir yang dapat dicatat, tidak

selalu baik namun dapat dicatat. Dapat diargumentasikan bahwa saat jalan memiliki awalan dan akhiran yang jelas, jalan tersebut dirancang dengan baik. Teori tersebut berlaku pada jalan yang hanya dapat diakses dari kedua ujungnya saja (dapat berlaku ganda, sebagai awalan atau akhiran).

Dalam konteks Jalan Pemuda Kota Semarang, jalan ini tidak hanya dapat diakses dari ujung - ujungnya saja, baik ujung barat maupun ujung timur. Tetapi jalan ini juga dapat diakses dari beberapa persimpangan jalan yang berlokasi di beberapa lokasi di Jalan Pemuda Kota Semarang. Persimpangan - persimpangan jalan tersebut antara lain persimpangan jalan di depan Kantor PLN (persimpangan jalan antara Jalan Pemuda, Jalan Pierre Tendean, Jalan Tanjung, Jalan Depok, dan Jalan Thamrin), perempatan Gajahmada (persimpangan jalan antara Jalan Pemuda, Jalan Gajahmada, dan Jalan Gendingan), perempatan Johar (persimpangan antara Jalan Pemuda dan Jalan Agus Salim).

Dengan alasan tersebut di atas, diyakini bahwa terdapat beberapa bangunan yang dapat menjadi penentu atau tanda - tanda dari keberadaan Jalan Pemuda Kota Semarang. Bangunan tersebut akan mampu meyakinkan seseorang bahwa jika seseorang tersebut telah melihat bangunan yang dimaksud, maka ia akan merasa telah sampai di Jalan Pemuda Kota Semarang. Demikian juga jika seseorang ditanya mengenai lokasi Jalan Pemuda Kota Semarang, maka akan terdapat beberapa bangunan yang akan disebutkan sebagai penentu atau tanda - tanda keberadaan Jalan Pemuda Kota Semarang. Dari semua bangunan yang dijadikan pilihan oleh Penyusun sebagai bangunan yang dapat menjadi tanda - tanda dari lokasi Jalan Pemuda Kota Semarang, bangunan - bangunan antara lain Lawangsewu, Gedung

Pandanaran, DP Mal, Hotel Novotel, Gedung Pertamina, Gedung Unaki, Gedung Sri Ratu, Hotel Dibia Puri, Hotel Metro, Gedung Kantor Pos Besar, dan Gedung Papak akan disebutkan responden sebagai tanda - tanda dari lokasi Jalan Pemuda Kota Semarang.



Dari hasil pemaknaan di atas, Penyusun menyimpulkan bahwa awalan sebuah jalan dengan banyak persimpangan di sepanjang jalan tidak hanya

berlaku di ujung - ujungnya saja, namun dapat ditentukan dari persimpangan mana yang dilalui masyarakat saat memasuki jalan yang dimaksud. Tidak semua masyarakat memasuki jalan dari ujung - ujungnya, jika jalan tersebut memiliki banyak persimpangan di sepanjang jalan. Temuan ini melengkapi teori Jacobs (1993) yang berlaku pada jalan yang hanya dapat diakses dari kedua ujungnya saja (dapat berlaku ganda, sebagai awalan atau akhiran).

6.2.5 Bangunan Sebagai Acuan Lokasi Jalan

Dari penjelasan di atas telah dituliskan bahwa ujung timur dari Jalan Pemuda relatif tidak jelas. Namun, dari semua bangunan yang dijadikan pilihan oleh Penyusun sebagai bangunan yang dapat menjadi tanda - tanda dari lokasi Jalan Pemuda Kota Semarang, terdapat pilihan Gedung Kantor Pos Besar dan Gedung Papak yang terletak di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak), yang merupakan segmen paling timur di Jalan Pemuda. Terdapat masyarakat yang menyatakan akan menyebutkan kedua bangunan tersebut sebagai tanda - tanda dari lokasi Jalan Pemuda Kota Semarang. Meskipun masyarakat tidak mengetahui dengan melewati Jembatan Berok mereka telah masuk ke Jalan Pemuda dari arah timur, namun dengan melihat Gedung Kantor Pos Besar dan Gedung Papak mereka akan tahu telah masuk ke Jalan Pemuda.

Dari hasil pemaknaan di atas, Penyusun menyimpulkan bahwa jalan yang memiliki ujung tidak jelas masih memiliki bangunan sebagai tanda keberadaan lokasi jalan.

6.3 Dimensi Bangunan

Dari hasil temuan penelitian di segmen 2 (Unaki - De Koning) dan segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri), bangunan yang paling diingat masyarakat di kedua segmen tersebut merupakan bangunan yang menurut masyarakat paling mendominasi bangunan di lingkungan sekitarnya (bangunan tersebut nampak seperti berdiri sendiri). Kedua bangunan yang dimaksud adalah Unaki di segmen 2 (Unaki - De Koning) dan Sri Ratu di segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri). Secara visual dan dapat dibuktikan melalui gambar berikut, nampak kedua bangunan tersebut memiliki dimensi yang besar.



Gambar 91 Unaki Dan Sri Ratu Merupakan Bangunan Paling Mendominasi Bangunan Di Sekitar Segmen 2 Dan Segmen 3
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Namun, temuan di atas tidak berlaku di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) dan segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak). Di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel), Balai kota Semarang merupakan bangunan yang menurut masyarakat paling mendominasi, sedangkan SMA 3 merupakan bangunan yang menurut masyarakat paling diingat. Begitu juga di segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak), Gedung Dipenda merupakan bangunan yang menurut masyarakat paling mendominasi, sedangkan Kantor Pos Besar merupakan bangunan yang menurut masyarakat paling diingat.



SMA 3 Sebagai Bangunan Paling
Diingat Masyarakat Segmen 1
(Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Balaikota Semarang Sebagai
Bangunan Paling Mendominasi
Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel
Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Kantor Pos Besar Sebagai Bangunan
Paling Diingat Masyarakat Segmen 4
(Hotel Metro - Gedung Papak)
Sumber : Observasi Lapangan 2008



Dipenda Sebagai Bangunan Paling
Mendominasi Segmen 4 (Hotel Metro
- Gedung Papak)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Gambar 92 Bangunan Paling Menonjol Belum Tentu Menjadi
Bangunan Yang Paling Diingat Masyarakat
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Dari hasil pemaknaan di atas, Penyusun menyimpulkan bahwa bangunan yang paling menonjol di suatu jalan belum tentu sebagai bangunan yang paling diingat masyarakat. Dimensi suatu bangunan belum tentu menjadi penentu mampu tidaknya bangunan tersebut dalam diingat masyarakat, bangunan dengan dimensi besar belum tentu mengalahkan bangunan dengan dimensi kecil dalam menciptakan kemampuan untuk diingat masyarakat. Nilai sejarah dan kedekatan dengan masyarakat akan berperan banyak dalam mempengaruhi masyarakat untuk mengingat suatu bangunan. Bangunan SMA

3 dan Kantor Pos Besar lebih bersifat publik daripada Balaikota Semarang dan Dipenda.

6.4 Skyline Yang Terbentuk di Jalan Pemuda Kota Semarang

Jacobs (1993) mengatakan bahwa umumnya banyak bangunan di sepanjang jalan lebih baik daripada sedikit bangunan di sepanjang jalan. Pada akhirnya, akan membentuk garis *skyline* bangunan yang dapat menimbulkan rasa ketertarikan.

Dominan masyarakat berpendapat bahwa bangunan - bangunan di semua segmen lokasi penelitian memiliki ketinggian bangunan yang relatif tidak sama. Namun, hasil penelitian menunjukkan tidak semua segmen memiliki *skyline* yang menarik yang dibentuk oleh deretan bangunan dengan ketinggian yang relatif tidak sama.

Pada segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel), masyarakat berpendapat bahwa bangunan - bangunan memiliki ketinggian bangunan yang relatif tidak sama. Deretan bangunan dengan ketinggian yang relatif tidak sama tersebut dianggap mampu membentuk *skyline* yang menarik. Faktanya, bangunan - bangunan di segmen ini terdiri dari bangunan yang hanya memiliki 1 lantai hingga yang tertinggi adalah Hotel Novotel dengan 11 lantai.



Gambar 93 Sebagian *Skyline* Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Pada segmen 2 (Unaki - De Koning), masyarakat berpendapat bahwa bangunan - bangunan memiliki ketinggian bangunan yang relatif tidak sama. Deretan bangunan dengan ketinggian yang relatif tidak sama tersebut dianggap netral mampu membentuk *skyline* yang menarik. Faktanya, bangunan - bangunan di segmen ini terdiri dari bangunan yang hanya memiliki 1 lantai hingga yang tertinggi adalah Unaki dengan 11 lantai. Penyusun berpendapat bahwa deretan bangunan memiliki ketinggian yang berbeda, namun bangunan yang menonjol hanya ada tiga (Unaki, Bank Mandiri, BCA) dan letaknya menyebar sehingga dominan secara visual garis *skyline* di segmen ini terlihat datar.



Gambar 94 Sebagian *Skyline* Segmen 2 (Unaki - De Koning)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Begitu pula pada segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibia Puri), masyarakat berpendapat bahwa bangunan - bangunan memiliki ketinggian bangunan yang relatif tidak sama. Deretan bangunan dengan ketinggian yang relatif tidak sama tersebut dianggap tidak mampu membentuk *skyline* yang menarik. Faktanya, bangunan - bangunan di segmen ini terdiri dari bangunan yang hanya memiliki

1 lantai hingga yang tertinggi adalah Sri Ratu dengan 7 lantai. Karena hanya bangunan Sri Ratu yang tingginya menonjol, sehingga dominan secara visual garis *skyline* di segmen ini terlihat datar.



Gambar 95 Sebagian *Skyline* Segmen 3 Sri Ratu - Hotel Dibia Puri)
Sumber : Observasi Lapangan 2008

Pada segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak), dominan masyarakat berpendapat bahwa bangunan - bangunan memiliki ketinggian bangunan yang relatif tidak sama. Deretan bangunan dengan ketinggian yang relatif tidak sama tersebut dianggap mampu membentuk *skyline* yang menarik. Faktanya, bangunan - bangunan di segmen ini terdiri dari bangunan yang hanya memiliki 1 lantai hingga yang tertinggi adalah Gedung Dipenda dengan 11 lantai.

Penyusun berpendapat bahwa di Jalan Pemuda Kota Semarang, segmen yang memiliki deretan dengan jumlah bangunan dengan ketinggian berbeda lebih banyak akan membentuk suatu *skyline* yang lebih menarik daripada *skyline* yang terbentuk oleh deretan bangunan yang memiliki ketinggian relatif sama.

Temuan penelitian ini melengkapi teori Jacobs (1993), banyak bangunan di sepanjang jalan saja tidak cukup untuk membentuk garis *skyline* bangunan yang dapat menimbulkan rasa ketertarikan. Lebih dari itu, banyak bangunan

dengan ketinggian yang berbeda - beda lebih dapat membentuk garis *skyline* bangunan yang dapat menimbulkan rasa ketertarikan. *Skyline* yang menarik lebih dimungkinkan dengan penggunaan lahan yang lebih beranekaragam. Dengan keanekaragaman penggunaan lahan, beraneka fungsi pula bangunan yang ada. Berimbaskan pada beraneka bentuk dan dimensi bangunan, dengan demikian akan semakin beraneka ragam ketinggian bangunan yang berbeda - beda yang dapat membentuk *skyline* yang menarik.

6.5 Peran Aneka Ragam Bentuk Dan Warna Perabot Jalan

Jacobs (1993) mengatakan bahwa masyarakat menjadi tertarik dengan perancangan perabot jalan yang bagus pada jalan, perabot - perabot jalan yang telah dilihat dan selamanya dapat diingat.

Dari hasil temuan penelitian menunjukkan bahwa nilai perabot jalan yang atraktif terletak di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel). Dari lima perabot jalan yang disebutkan Penyusun, yaitu paving sebagai permukaan trotoar, pot tanaman dan tanaman di atas trotoar, bangku atau tempat duduk di atas trotoar, halte, dan tempat sampah di atas trotoar, dominan masyarakat berpendapat semua perabot jalan tersebut menarik. Temuan tersebut tidak didapati pada segmen 2 (Unaki - De Koning), segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri), dan segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak).

Dari observasi di lokasi penelitian, kelima perabot jalan yang terletak di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) memiliki bentuk yang beraneka ragam dan bermacam warna, yang diyakini sangat berpengaruh dalam menarik perhatian masyarakat. Karena keanekaragaman bentuk dan warna kelima perabot jalan tersebut tidak ditemui di ketiga segmen lokasi penelitian lainnya.

Dari hasil pemaknaan di atas, Penyusun menyimpulkan bahwa perabot jalan akan lebih atraktif bila didesain dengan bentuk yang beraneka ragam dan bermacam warna. Temuan penelitian ini melengkapi teori Jacobs (1993), salah satu cara untuk membuat masyarakat menjadi tertarik dengan perabot jalan yang bagus pada jalan, perabot - perabot jalan yang telah dilihat dan selamanya dapat diingat adalah dengan cara mendesain perabot jalan dengan bentuk yang beraneka ragam dan bermacam warna.

6.6 Keberadaan Sesuatu Yang Spesifik

Sesuatu yang spesifik dipertimbangkan layak mampu menjadi faktor pembentuk karakter suatu jalan. Setidak - tidaknya, kespesifikan ini tidak akan ditemui di jalan lain. Kespesifikan ini juga dapat ditemui di sepanjang jalan dimana tidak dapat ditemui di sepanjang jalan dari suatu jalan lain. Dalam hal ini, bangunan Balaikota Semarang adalah sesuatu yang spesifik yang tidak akan ditemui di jalan lain di Kota Semarang, sehingga dapat mencerminkan bahwa Jalan Pemuda adalah pusat pemerintahan kota Semarang, karena di tempat tersebut Walikota berkantor. Efek seperti ini juga terjadi karena keberadaan Tugu Nol Kilometer Kota Semarang di taman depan Kantor Pos Besar / Gedung Papak, dimana tugu semacam ini tidak akan ditemui di jalan lain di Kota Semarang. Untuk kespesifikan di sepanjang jalan adalah banyaknya kios perajin plat nomor mobil / plat nomor rumah / stempel di Jalan Pemuda, karena sulit menemui keadaan ini di sepanjang jalan di jalan lain.

6.6.1 Keberadaan Perabot Jalan Yang Konsisten Sepanjang Jalan

Terdapat satu perabot jalan yang didapati di sepanjang Jalan Pemuda Kota Semarang, artinya perabot jalan ini ditemui di setiap segmen lokasi

penelitian. Perabot jalan yang dimaksud adalah kios, dalam hal ini adalah kios perajin plat nomor mobil / plat nomor rumah / stempel.

Dominan responden berpendapat mereka dapat menemui kios perajin plat nomor mobil / plat nomor rumah / stempel di masing - masing segmen lokasi penelitian. Pada segmen 1 (Lawangsewu - Novotel), 1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 7 orang responden menjawab tidak setuju (23,3%), 6 orang responden menjawab netral (20%), 12 orang responden menjawab setuju (40%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%).

Pada segmen 2 (Unaki - De Koning), tidak ada responden menjawab sangat tidak setuju, 8 orang responden menjawab tidak setuju (26,7%), 5 orang responden menjawab netral (16,7%), 13 orang responden menjawab setuju (43,3%), dan 4 orang responden menjawab sangat setuju (13,3%).

Pada segmen 3 (Sri Ratu - Dibya Puri), 2 orang responden menjawab sangat tidak setuju (6,7%), 5 orang responden menjawab tidak setuju (16,7%), 6 orang responden menjawab netral (20%), 14 orang responden menjawab setuju (46,7%), dan 3 orang responden menjawab sangat setuju (10%).

Pada segmen 4 (Metro - Gedung Papak), 1 orang responden menjawab sangat tidak setuju (3,3%), 1 orang responden menjawab tidak setuju (3,3%), 5 orang responden menjawab netral (16,7%), 17 orang responden menjawab setuju (56,7%), dan 6 orang responden menjawab sangat setuju (20%).

Keberadaan kios ini yang terdapat di sepanjang jalan di Jalan Pemuda Kota Semarang diduga mampu membentuk karakter jalan tersebut. Pendapat ini diperkuat dengan sebuah blog di internet yang mengatakan berada di Jalan

Pemuda Kota Semarang bagaikan berada di Kota Stempel, karena di setiap seratus meter jalan pasti ditemui kios perajin stempel.

6.6.2 Potensi Yang Terabaikan

Di tengah - tengah taman yang berada di depan Kantor Pos Besar / Gedung Papak, terdapat sebuah Tugu Nol Kilometer Kota Semarang. Tugu ini berarti bahwa jarak Kota Semarang dengan kota - kota lain diukur dari Jalan Pemuda Kota Semarang, dan tugu ini tidak didapati di jalan - jalan lain di Kota Semarang. Namun banyak responden yang tidak mengetahui akan hal ini. Pendapat Penyusun mengenai hal ini adalah tugu penanda tersebut berukuran relatif kecil. Jika seseorang tidak mengamati taman di depan Kantor Pos Besar / Gedung Papak secara serius, maka keberadaan tugu tersebut juga tidak akan terlihat.



Gambar 96 Tugu Nol Kilometer Kota Semarang Di Jalan Pemuda
Sumber : Observasi Lapangan 2008

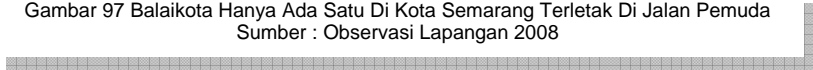
6.6.3 Keberadaan Balaikota Semarang

Jalan sebagai properti dasar keberadaan manusia menjadi simbol orisinal dan agung (Norberg-Schulz's, 1971). Bishop (1989) memperkuat pendapat tersebut dengan menyatakan peran jalan adalah mengundang kesan pertama pengunjung dan membentuk identitas komunitas lokal dalam kaitannya sebagai ruang spesial dalam hierarki kota. Dalam tataran luas, jalan berfungsi sebagai simbol harga diri dari sebuah kota (Moughtin, 1992). Keberadaan Balaikota Semarang di Jalan Pemuda selain menarik timbulnya kegiatan - kegiatan laten, dominan responden berpendapat Jalan Pemuda adalah pusat pemerintahan Kota Semarang. Hal ini logis, walaupun di jalan - jalan lain di Kota Semarang dapat ditemui kantor pemerintahan, namun Balaikota Semarang (sebagai kantor Walikota Semarang) hanya ada satu di Kota Semarang dan terletak di Jalan Pemuda. Balaikota Semarang menjadi simbol bahwa Jalan Pemuda adalah pusat pemerintahan Kota Semarang. Orang yang datang ke Jalan Pemuda dan melihat keberadaan bangunan Balaikota Semarang akan menjadi segera tahu bahwa di jalan ini terdapat pusat pemerintahan Kota Semarang. Pendapat tersebut diperkuat oleh Alberti (1955) bahwa jalan yang lurus dengan alamnya akan berkarakter formal, dan faktanya Jalan Pemuda Kota Semarang adalah jalan yang lurus.

Sesuatu yang spesifik dipertimbangkan layak mampu menjadi faktor pembentuk karakter suatu jalan. Setidak - tidaknya, kespesifikan ini tidak akan ditemui di jalan lain. Dalam hal ini, bangunan Balaikota Semarang adalah sesuatu yang spesifik yang tidak akan ditemui di jalan lain di Kota Semarang, sehingga dapat mencerminkan bahwa Jalan Pemuda adalah pusat pemerintahan kota Semarang.



Gambar 97 Balaikota Hanya Ada Satu Di Kota Semarang Terletak Di Jalan Pemuda
Sumber : Observasi Lapangan 2008

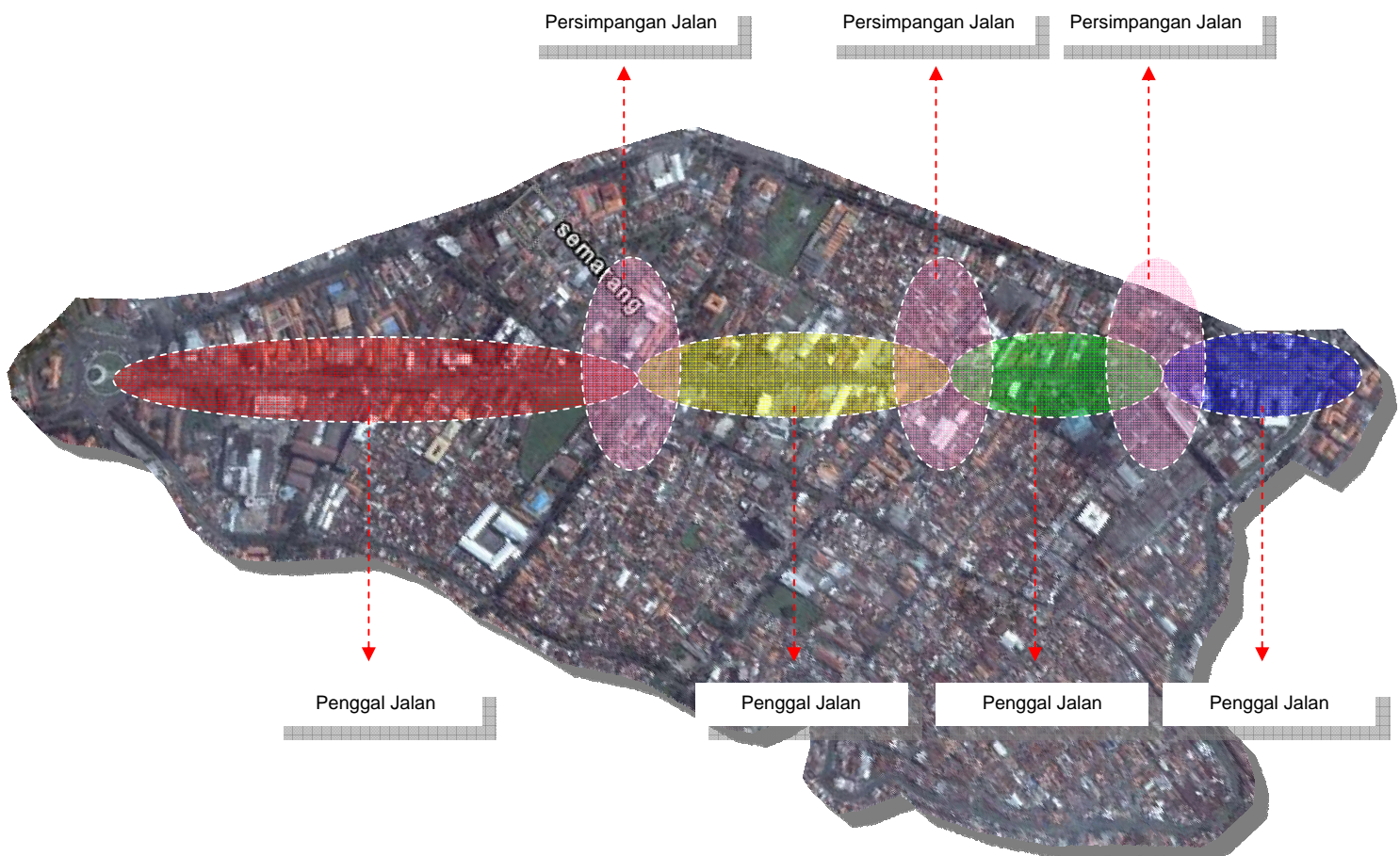


6.7 Pengaruh Persimpangan - Persimpangan Jalan

Di Jalan Pemuda Kota Semarang terdapat beberapa persimpangan jalan, antara lain persimpangan jalan di depan Kantor PLN (persimpangan jalan antara Jalan Pemuda, Jalan Pierre Tendean, Jalan Tanjung, Jalan Depok, dan Jalan Thamrin), perempatan Gajahmada (persimpangan jalan antara Jalan Pemuda, Jalan Gajahmada, dan Jalan Gendingan), perempatan Johar (persimpangan antara Jalan Pemuda dan Jalan Agus Salim). Penyusun menduga keberadaan persimpangan - persimpangan jalan tersebut membuat jalan ini terlihat terbagi dalam beberapa segmen dan tidak terlihat seperti panjang sebenarnya. Ternyata benar, dominan responden berpendapat persimpangan - persimpangan jalan di Jalan Pemuda Kota Semarang membagi jalan ini menjadi beberapa penggal sehingga tidak terlihat seperti panjang sebenarnya. Hal ini diduga juga dapat menyebabkan mengapa ujung timur dari Jalan Pemuda Kota Semarang relatif tidak jelas, karena ada beberapa responden yang menyebutkan beberapa persimpangan yang ada sebagai

ujung timur Jalan Pemuda. Faktanya, ujung timur dari Jalan Pemuda bukan sebuah persimpangan yang tersebut di atas.

Pernyataan selanjutnya bertujuan untuk mengetahui apakah keberadaan persimpangan - persimpangan jalan di Jalan Pemuda Kota Semarang dapat membuat masyarakat mudah mengingat lokasi dari suatu obyek di jalan tersebut, atau dengan kata lain masyarakat dapat dengan mudah memilih persimpangan jalan mana yang akan dilalui untuk menuju ke lokasi obyek tujuannya yang berada di Jalan Pemuda Kota Semarang. Dominan responden berpendapat persimpangan - persimpangan jalan di Jalan Pemuda Kota Semarang membuat mereka mudah mengingat lokasi yang menjadi tujuan mereka di jalan ini.



Terkait dengan pernyataan di atas, pernyataan pada bagian ini bertujuan untuk mengetahui apakah keberadaan persimpangan - persimpangan jalan di Jalan Pemuda Kota Semarang dapat menjadi tanda - tanda lokasi dari suatu obyek di jalan tersebut, atau dengan kata lain masyarakat dapat dengan mudah menunjukkan persimpangan jalan mana yang terdekat jika seseorang menanyakan lokasi obyek yang berada di Jalan Pemuda Kota Semarang. Dominan responden berpendapat jika mereka ditanya letak suatu obyek yang berlokasi di Jalan Pemuda Kota Semarang, maka ada persimpangan jalan pada jalan ini yang mereka sebut sebagai tanda - tanda. Dapat disimpulkan dari kedua pernyataan di atas, bahwa keberadaan persimpangan - persimpangan jalan di Jalan Pemuda dapat menjadi tanda - tanda (acuan) dari sebuah obyek yang berlokasi di jalan tersebut.

Temuan penelitian ini memperkaya teori Jacobs (1993) yang mengatakan jalan yang terlalu panjang akan lebih baik bila memiliki tempat sebagai pemutus. Lebih dari sebuah perempatan jalan, pemutus tersebut dapat ruang terbuka seperti plaza, taman, pelebaran jalan atau ruang terbuka. Pemutus menjadi lebih penting lagi pada kondisi jalan yang sempit dan panjang serta pada jalan yang melengkung dan berbelok. Pada jalan seperti itu, pemutus memberikan ruang berhenti, beristirahat dan menjadi titik acuan di sepanjang jalan. Penelitian ini memberi pengetahuan baru bahwa sebuah jalan lurus dan memiliki banyak persimpangan jalan di sepanjang jalan, dapat

membuat jalan terlihat terbagi dalam beberapa segmen dan tidak terlihat seperti panjang sebenarnya.

6.8 "Nama Lain" Dari Suatu Jalan

Di Kota Semarang, tidak banyak jalan yang memiliki "nama lain" untuk menyebut nama jalan tersebut, "nama lain" biasanya berkaitan dengan nama jalan di masa lalu ataupun sejarah dari suatu kawasan. Dominan responden berpendapat mereka masih sering mendengar Jalan Pemuda disebut dengan Jalan Bojong, yang merupakan nama Jalan Pemuda di masa lalu.

Satu "nama lain" akan berlaku untuk satu jalan (jika ada), dan faktanya hingga kini Jalan Pemuda diakui masyarakat masih sering disebut dengan nama Jalan Bojong. Dimana jika seseorang menyebutkan Jalan Bojong, masyarakat akan langsung mudah menerka bahwa jalan yang dimaksud adalah Jalan Pemuda. Diyakini dengan fakta tersebut "nama lain suatu jalan dapat menjadi karakter tersendiri dari jalan tersebut.

Untuk memperkuat temuan tersebut, Penyusun menanyakan kepada sejumlah masyarakat "Jika Saya menyebutkan Jalan Bojong, Jalan Apa Yang Terlintas Di Pikiran Anda?". Dominan masyarakat dapat menjawab dengan tepat jalan yang dimaksud adalah Jalan Pemuda. Dalam kehidupan sehari-hari, Penyusun juga masih sering mendengar Jalan Pemuda masih sering disebut dengan Jalan Bojong, terutama oleh mereka yang sudah berusia lanjut, yang dahulu pernah mengalami masa ketika Jalan Pemuda masih bernama Jalan Bojong.

6.9 Peran Kegiatan Laten Suatu Jalan

Beberapa jalan memiliki fungsi laten selain fungsi manifestnya. Fungsi manifest adalah fungsi dasar atau fungsi tetap dari suatu lingkungan binaan yang ditentukan atau direncanakan sejak awal dan kegiatan manifest adalah kegiatan spesifik dari fungsi tersebut (Rapoport, 1983). Fungsi manifest dapat dikatakan sebagai fungsi awal dari suatu lingkungan, dalam konteks ini adalah fungsi manifest jalan, maka fungsi manifest jalan adalah jalur sirkulasi untuk menuju ke suatu tempat. Fungsi laten adalah fungsi sampingan yang terjadi kemudian karena adanya kegiatan - kegiatan "varia" yang muncul meskipun biasanya tidak dipertimbangkan sebelumnya dalam perencanaan (Rapoport, 1983). Kegiatan - kegiatan yang terjadi pada suatu lingkungan yang tidak diprediksikan maupun yang telah diprediksikan dapat dikatakan bahwa kegiatan itu merupakan kegiatan laten. Jalan adalah ruang panggung bagi interaksi komunitas dan perkembangan lingkungan sekitar (Jacobs, 1993).

Dari semua kegiatan laten yang ditanyakan yang terjadi di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel), dominan responden berpendapat kegiatan - kegiatan laten tersebut pernah terjadi, antara lain upacara peringatan hari jadi Kota Semarang, upacara peringatan Pertempuran Lima Hari di Semarang, demonstrasi masyarakat. Jalan juga berfungsi sebagai ruang berpolitik masyarakat kota. Ruang jalan memberikan tempat masyarakat kota untuk melakukan pertemuan dalam rangka mengembangkan ide dan harapan atau saling bertukar pikiran. Jalan juga dapat menjadi panggung demonstrasi dan panggung ekspresi masyarakat kota. (Jacobs, 1993). Pawai / parade / karnaval, pentas konser musik, kegiatan budaya (misal : *dugderan*), kegiatan olahraga senam, kegiatan olahraga jalan sehat, kegiatan olahraga sepeda santai, dan kegiatan otomotif (balap mobil / motor, slalom, kontes modifikasi

kendaraan). Hal ini seiring dengan pernyataan Moughtin (1992) bahwa jalan menjadi bagian dari eksepsi publik dan kegiatan parade. Jalan tidak hanya berarti sebagai sarana akses, tetapi juga menjadi arena ekspresi sosial. Peranan ruang publik, dapat berupa jalan, sebagai salah satu elemen kota dapat memberikan karakter tersendiri yang pada umumnya memiliki fungsi interaksi sosial bagi masyarakat, kegiatan ekonomi rakyat dan tempat apresiasi budaya (Darmawan, 2007). Masyarakat kota mengerti akan simbol, perayaan, peran sosial dan politik jalan, bukan sebagai sarana pergerakan dan akses saja (Jacobs, 1993).



Upacara Peringatan Pertempuran Lima Hari Di Semarang
Sumber : Semarang.go.id



Upacara Peringatan Hari Jadi Kota Semarang
Sumber : Tinypic.com



Demonstrasi Masyarakat
Sumber : Cocker.Blogspot



Demonstrasi Masyarakat
Sumber : Bp3blogger.com



Pawai / Parade / Karnaval
Sumber : Bp3blogger.com



Pawai / Parade / Karnaval
Sumber : Maswaywordpress.com



Pentas Konser Musik
Sumber : KFCMusic.co.id



Kegiatan Kebudayaan
Sumber : Suara Merdeka



Kegiatan Kebudayaan
Sumber : Blogger.Com



Kegiatan Olahraga Senam
Sumber : Photobucket.com



Kegiatan Olahraga Senam
Sumber : Semarang.go.id



Kegiatan Olahraga Jalan Sehat
Sumber : Mytextgraphics.com



Kegiatan Olahraga Jalan Sehat
Sumber : Suara Merdeka



Kegiatan Olahraga Sepeda Santai
Sumber : Semarang.go.id

Kegiatan Olahraga Jalan Sehat
Sumber : Semarang.go.id



Kegiatan Otomotif
Sumber : Rajufebrianworldpress.com

Kegiatan Olahraga Jalan Sehat
Sumber : Semarang.go.id



Kegiatan Otomotif
Sumber : Simpanglimaworldpress.com

Gambar 99 Kegiatan - Kegiatan Laten Di Jalan Pemuda Kota Semarang
Sumber : Browsing Internet 2008

Faktanya, kegiatan - kegiatan laten semacam tersebut seringkali terjadi di Balaikota Semarang ataupun di sekitarnya. Tidak dapat dipungkiri bahwa keberadaan Balaikota Semarang di Jalan Pemuda menjadi magnet dalam menarik timbulnya kegiatan - kegiatan laten di Jalan Pemuda. Segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) menjadi semacam pusat dari kegiatan - kegiatan laten tersebut, karena dalam temuan penelitian semakin ke arah timur Jalan Pemuda (menjauh ke timur dari Balaikota Semarang) kegiatan laten yang ada semakin berkurang.

Banyak kegiatan laten yang terjadi di Jalan Pemuda Kota Semarang seperti ditunjukkan fakta - fakta di atas. Aspek ini layak dipertimbangkan sebagai faktor pembentuk karakter suatu jalan, karena Penyusun yakin tidak semua jalan akan mampu menyediakan ruang bagi terjadinya kegiatan laten

selain fungsi manifes jalan tersebut sebagai sarana pergerakan dan sirkulasi masyarakat. Namun, hal ini perlu diteliti lebih jauh lagi.

BAB VII

KESIMPULAN

7.1 Kesimpulan

Penelitian ini telah mencapai tujuan penelitian, yaitu mengetahui faktor - faktor yang berpengaruh terhadap pembentukan karakter jalan sebagai

bentukan tiga dimensi, dengan studi kasus Jalan Pemuda Kota Semarang. Selain mencapai tujuan penelitian, Penyusun melalui penelitian yang telah dilakukan berusaha menyampaikan pesan mengenai pentingnya karakter jalan sebagai bentukan tiga dimensi.

Dalam latar belakang dijelaskan pentingnya peran jalan dalam sebuah kota, dimana intinya jalan adalah elemen pembentuk fisik kota yang paling utama. Beberapa definisi jalan telah disampaikan pula, yang dominan melihat jalan secara dua dimensi sebagai sebuah sarana distribusi (baik manusia, barang maupun informasi). Definisi jalan semacam ini akan lebih membicarakan jalan secara fungsional, yaitu sebagai jalur sirkulasi dan pergerakan. Pada kenyataannya, badan jalan (terutama jalan kota) didominasi penggunaannya oleh kendaraan (mesin). Secara tidak langsung, karakter yang tercipta pun hanya berlaku bagi mesin yang tidak memiliki perasaan, tidak memberikan respon dan tidak merasakan makna yang telah diberikan karakter jalan sebagai bentukan dua dimensi.

Karakter sebuah jalan sebagai bentukan tiga dimensi akan membuat jalan tersebut tidak dilihat hanya sebagai ruang (*space*), namun menjadi tempat (*place*). Terdapat jembatan penghubung antara konteks pentingnya jalan bagi sebuah kota dan konteks pentingnya karakter jalan sebagai bentukan tiga dimensi. Jembatan penghubung tersebut adalah manusia. Manusia sebagai warga kota melakukan aktivitas - aktivitasnya di jalan. Manusia memiliki perasaan, memberi respon, dan merasakan makna yang diberikan jalan dalam bentukan tiga dimensi, yang tidak diberikan jalan dalam bentukan dua dimensi. Pengetahuan mengenai pentingnya karakter jalan sebagai bentukan tiga dimensi dan faktor - faktor apa saja yang dapat berpengaruh dalam

pembentukan karakter jalan tersebut, akan memberikan pengayaan pengetahuan kepada masyarakat untuk menciptakan, mengusahakan, atau mempertahankan karakter sebuah jalan sebagai bentukan tiga dimensi. Jalan yang dilihat sebagai bentukan tiga dimensi dan memiliki karakter akan lebih manusiawi bagi sesama manusia daripada yang tidak. Bagaimanapun juga, manusia dan karakter sebuah jalan memiliki hubungan timbal balik yang sangat erat. Karakter jalan akan dibentuk atau setidaknya - tidaknya direncanakan oleh manusia yang menghuninya, sedangkan karakter tersebut akan merangsang tata pikir manusia untuk mendapatkan pengalaman akan sebuah jalan melalui perasaan yang dimiliki, respon yang diberikan, dan makna yang dirasakan manusia dari sebuah jalan yang dilihat sebagai tempat (*place*), bukan sekedar ruang (*space*).

Kembali ke dalam tujuan penelitian, penelitian yang dilakukan telah berhasil mencapai tujuan penelitian tersebut. Dilihat dari lokasi studi kasus penelitian, terlihat bahwa faktor - faktor yang berpengaruh terhadap pembentukan karakter jalan sebagai bentukan tiga dimensi akan berlaku dalam perspektif Jalan Pemuda Kota Semarang secara utuh. Akan tetapi, dari hasil temuan penelitian diketahui bahwa faktor - faktor yang berpengaruh di tiap - tiap segmen lokasi tidaklah sama. Apabila faktor - faktor tersebut akan dibuat nilai rata - ratanya dan diterapkan berlaku dalam perspektif Jalan Pemuda Kota Semarang secara utuh, maka akan menjadi bias. Oleh sebab itu, temuan penelitian tetap dilihat tiap segmennya, yang juga memberi dampak positif bahwa perbedaan faktor - faktor yang berpengaruh dalam pembentukan karakter jalan tiap - tiap segmen, menjadi ciri khas tersendiri dari lokasi penelitian. Dari hasil pengolahan statistik, diketahui bahwa faktor yang

berpengaruh pada segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) adalah Kepadatan, Kontras, Keanekaragaman Bangunan, dan Awalan Dan Akhiran. Faktor yang berpengaruh pada segmen 2 (Unaki - De Koning) adalah Kepadatan, Keanekaragaman Bangunan, Kontras, dan Pepohonan. Faktor yang berpengaruh pada segmen 3 (Sri Ratu - Hotel Dibya Puri) adalah Awalan Dan Akhiran, Keanekaragaman Bangunan, Kepadatan, dan Aksesibilitas. Faktor yang berpengaruh pada segmen 4 (Hotel Metro - Gedung Papak) adalah Awalan Dan Akhiran, Keanekaragaman Bangunan, Kontras, dan Aksesibilitas.

Penelitian ini mengaplikasikan teori Jalan Yang Berkarakter Kuat oleh Jacobs (1993). Dalam usaha mengetahui faktor - faktor yang berpengaruh terhadap pembentukan karakter Jalan Pemuda Kota Semarang sebagai bentukan tiga dimensi, peneliti telah menetapkan delapan faktor pembentuk karakter jalan menurut Jacobs (1993) yaitu : pepohonan, awalan dan akhiran, keanekaragaman bangunan, perabot jalan, ruang terbuka, aksesibilitas, kepadatan, dan kontras. Penelitian dilakukan dengan berlandaskan pada paradigma kuantitatif dengan pendekatan post positivistik rasionalistik. Rasionalisme menuntut adanya konstruksi pemaknaan dalam proses penelitian. Pemaknaan ini dilakukan dengan mendudukan kembali temuan penelitian ke *grand concept* - nya, dengan tujuan agar teori - teori yang digunakan tidak menjadi stagnan.

Terdapat beberapa pengayaan pengetahuan yang dihasilkan proses pemaknaan penelitian terhadap teori yang digunakan, antara lain : keefektifan fungsi pepohonan dalam perancangan kota, awalan dan akhiran suatu jalan (peran *landmark* kota, nilai sejarah dan kedekatan dengan masyarakat, panjang jalan, jumlah persimpangan, bangunan sebagai acuan lokasi jalan), dimensi

bangunan, *skyline* yang terbentuk di Jalan Pemuda Kota Semarang, peran aneka ragam bentuk dan warna perabot jalan, keberadaan sesuatu yang spesifik (keberadaan perabot jalan yang konsisten sepanjang jalan, potensi yang terabaikan, keberadaan Balaikota Semarang), pengaruh persimpangan - persimpangan jalan, "nama lain" dari suatu jalan, dan peran kegiatan laten suatu jalan.

7.2 Rekomendasi

7.2.1 Rekomendasi Bagi Pemerintah Kota Semarang

1. Pepohonan di Jalan Pemuda belum berfungsi maksimal sesuai fungsinya dalam perancangan kota. Perlu adanya perencanaan ulang dalam menata keberadaan pepohonan di Jalan Pemuda. Kesenambungan pepohonan perlu dijaga mulai dari ujung barat hingga ujung timur, karena kondisi sekarang pepohonan tersebut tidak merata di setiap segmennya. Pengetahuan mengenai karakteristik jenis pepohonan yang diaplikasikan akan berpengaruh besar dalam usaha memaksimalkan fungsi pepohonan dalam perancangan kota, memberikan efek positif yang maksimal bagi masyarakat.
2. Dari hasil penelitian diketahui ujung timur Jalan Pemuda relatif tidak jelas di mata masyarakat. Salah satu cara untuk menanggulangi hal tersebut adalah dengan tidak membuat jalan di depan Hotel Metro menjadi jalan satu arah, sehingga masyarakat tidak merasa terhenti harus sampai di perempatan Johar dan tidak dapat mengakses

secara langsung Jalan Pemuda dari arah barat menuju Hotel Metro hingga Jembatan Berok.

3. Tidak ada salahnya untuk membuat taman pasif yang ada beralih fungsi menjadi taman aktif. Dimana terdapat atraksi yang mampu membuat masyarakat tertarik untuk masuk ke dalam taman tersebut. Menciptakan ruang yang menjadi tempat masyarakat berkumpul dan membaur dengan orang lain.
4. Perlu dijaga kesinambungan perabot jalan di sepanjang jalan. Dalam artian, keanekaragaman bentuk dan warna perabot jalan perlu dijaga setiap segmennya. Karena hanya di segmen 1 (Lawangsewu - Hotel Novotel) telah tercipta keberanekaragaman bentuk dan warna perabot jalan yang menarik di mata masyarakat. Hal ini penting, setidaknya untuk memaksimalkan fungsi perabot jalan dalam membantu membentuk karakter di Jalan Pemuda Kota Semarang.
5. Keberadaan Pedagang Kaki Lima di satu sisi merusak pemandangan kota dan mengurangi aksesibilitas masyarakat (terutama Pedagang Kaki Lima di atas trotoar). Namun Peneliti merekomendasikan jika ternyata Pedagang Kaki Lima di Jalan Pemuda Kota Semarang (misal perajin plat nomor mobil / plat nomor rumah / stempel) dapat membantu membentuk karakter dari jalan tersebut, lebih baik dipertahankan namun dengan cara ditata ulang agar tidak menimbulkan efek negatif seperti tersebut di atas.
6. Keberadaan Tugu Nol Kilometer Kota Semarang di Jalan Pemuda relatif tidak jelas atau dengan kata lain relatif tidak diketahui oleh masyarakat. Padahal, tugu nol kilometer semacam ini adalah sesuatu

yang spesifik di Jalan Pemuda, yang tidak akan ditemui di jalan - jalan lain di Kota Semarang. Pada akhirnya, dapat menjadi ciri khas tersendiri dari Jalan Pemuda. Jika ingin masyarakat mengetahui keberadaan tugu tersebut, direkomendasikan untuk merancang ulang tugu tersebut dengan dimensi yang lebih besar. Pendapat Peneliti mengenai hal ini adalah tugu penanda tersebut berukuran relatif kecil. Jika seseorang tidak mengamati taman di depan Kantor Pos Besar / Gedung Papak secara serius, maka keberadaan tugu tersebut juga tidak akan terlihat.

7.2.2 Rekomendasi Bagi Calon Peneliti Lain

1. Perlu adanya penelitian lanjutan untuk mengetahui pengaruh "nama lain" dari suatu jalan, sesuatu yang spesifik pada suatu jalan, dan kegiatan laten dalam suatu jalan dalam membantu membentuk karakter suatu jalan.
2. Diharapkan adanya penelitian yang menerapkan faktor - faktor pembentuk karakter jalan sebagai bentukan tiga dimensi menurut Jacobs (1993) di lokasi penelitian lainnya, sehingga semakin menambah dan melengkapi pengetahuan tentang topik bahasan yang dimaksud.

DAFTAR PUSTAKA

- Alberti, L.B. 1955. *Ten Books On Architecture*. Tiranti. London.
- Alexander, C. 1987. *A New Theory For Urban Design*. Oxford University Press. Oxford.
- Barnett, Jonathan. 1982. *An Introduction Into Urban Design*. Harper Row. New York.
- Berman, Marshall. 1982. *All That Is Solid Melts Into Air*. Viking Penguin. New York.
- Bishop, Kirk R. 1989. *Designing Urban Corridors*. American Planning Association. Washington DC.
- Blumenfeld, Hans. 1967. *The Modern Metropolis : Its Origin, Growth, Characteristics, And Planning*. Massachusetts Institute Of Technology Press. USA.
- Budihardjo, Eko. 2005. *Tata Ruang Perkotaan*. PT Alumni. Bandung.
- Bungin, Burhan. 2005. *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Kencana Prenada Media Group. Jakarta.
- Carr, Stephen. 1992. *Public Space*. Cambridge University Press. USA.
- Ching, Francis D.K. 1996. *Architecture : Form, Space And Order*. Van Nostrand Reinhold Company. New York.
- Cullen, Gordon. 1961. *Townscape*. Architectural Press. London.
- Darmawan, Edy. 2003. *Teori Dan Implementasi Perancangan Kota*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro. Semarang.
- Darmawan, Edy. 2005. *Analisa Ruang Publik Arsitektur Kota*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro. Semarang.

- Darmawan, Edy. 2007. *Pidato Pengukuhan Guru Besar : Peranan Ruang Publik Dalam Perancangan Kota (Urban Design)*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro. Semarang.
- Echols, John M. dan Shadily, Hasan. 1975. *Kamus Inggris Indonesia : An English – Indonesian Dictionary*. PT Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Gans, Herbert. 1968. *People And Plans*. Basic Books. New York.
- Gibberd, F. 1955. *Town Design*. Architectural Press. London.
- Gosling, David and Maitland, Barry. 1984. *Concept Of Urban Design*. St Martin Press. New York.
- Grigg, Neil S. 1988. *Infrastructure Engineering And Management*. John Wiley And Sons. USA.
- Gutman, R. 1986. *The Street Generation*. Massachusetts Institute Of Technology Press. USA.
- Hakim, Rustam. 2003. *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap : Prinsip - Unsur Dan Aplikasi Disain*. Bumi Aksara. Jakarta.
- Hanapi. 1996. *Semarang Sepanjang Jalan Kenangan*. Semarang.
- Hariyadi dan Setyawan, B. 1995. *Arsitektur Lingkungan Dan Perilaku : Suatu Pengantar Ke Teori, Metodologi Dan Aplikasi*. Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan. Jakarta.
- Hariyono, Paulus. 2007. *Sosiologi Kota Bagi Arsitek*. Bumi Aksara. Jakarta.
- Heggeman, W. and Peets, E. 1922. *The American Vitruvius, An Architect's Handbook Of Civic Art*. Benjamin Blom. New York.
- Iskandar, 2008. *Metodologi Penelitian Pendidikan Dan Sosial (Kuantitatif Dan Kualitatif)*. Gaung Persada Press. Jakarta.

- Jacobs, Allan B. 1993. *Great Street*. Massachusetts Institute Of Technology Press. USA.
- Jacobs, Jane. 1965. *The Death And Life Of Great American Cities*. Penguin. Harmondsworth.
- Kostof, Spiro. 1991. *The City Shaped*. A Bulfinch Press Book. London.
- Krier, Rob. 1979. *Urban Space*. Rizzoli International Publications, Inc. USA.
- Lynch, Kevin. 1960. *The Image Of The City*. Massachusetts Institute Of Technology Press. USA.
- Lynch, Kevin. 1981. *The Good City Form*. Massachusetts Institute Of Technology Press. USA.
- Moughtin, Cliff. 1992. *Urban Design Street And Square*. Butterworth - Heinemann Ltd. London.
- Muhadjir, Noeng, 1989. *Metodologi Penelitian Kualitatif : Telaahan Positivistik Rasionalistik dan Phenomenologik*. Rake Sarasin. Yogyakarta.
- Muhadjir, Noeng, 2000. *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi IV*. Rake Sarasin. Yogyakarta.
- Narbuko, Cholid dan Achmadi, Abu. 2005. *Metodologi Penelitian*. Bumi Aksara. Jakarta.
- Nasution, S. 1988. *Metode Penelitian Naturalistik - Kualitatif*. Penerbit Tarsito. Bandung.
- Neufeldt, Victoria, 1988. *Webster's New World College Dictionary*. MacMillan. USA.
- Norberg-Schulz's, C. 1971. *Existence, Space And Architecture*. Barrie And Jenkins. London.

- Nugroho T.J., Iwan. 2001. *Keterkaitan Perkembangan Kota Dengan Perubahan Jati Diri Kawasan. Studi Kasus : Koridor Bojong - Semarang*. Tesis Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro, Tidak Dipublikasikan. Semarang.
- Palladio, A. 1965. *The Four Books Of Architecture*. Dover Publications. New York.
- Rapoport, Amos. 1983. *The Meaning Of Built Environment*. Sage. London.
- Rubenstein, Harvey M. 1992. *Pedestrian Malls, Streetscapes And Urban Spaces*. John Wiley And Sons. USA.
- Santoso, Singgih, Tjiptono, Fandy. 2001. *Riset Pemasaran : Konsep Dan Aplikasi Dengan SPSS*. Elex Media Komputindo. Jakarta.
- Schumacher, T. 1986. *Building And Streets*. Massachusetts Institute Of Technology Press. USA.
- Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold Company. New York.
- Smardon, Richard C. 1986. *Foundations For Visual Project Analysis*. John Wiley And Sons. USA.
- Southworth, Michael. 1997. *Streets And The Shaping Of Towns And Cities*. Mc Graw Hill Companies. USA.
- Spreiregen, Paul D. 1965. *The Architecture Of Towns And Cities*. Mc Graw Hill Companies. USA.
- Tio, Jongki. 2005. *Semarang Dalam Kenangan*. Semarang.
- Umar, Husein. 2002. *Riset Pemasaran Dan Perilaku Konsumen*. Gramedia Pustaka Utama bekerjasama dengan Jakarta Business Research Center. Jakarta.

Watson, Donald. 2003. *Time Saver Standards For Urban Design*. Mc Graw Hill Companies. USA.

Wijanarka. 2007. *Semarang Tempo Dulu : Teori Desain Kawasan Bersejarah*.

Penerbit Ombak. Yogyakarta.

Zahnd, Markus. 1999. *Perancangan Kota Secara Terpadu : Teori Perancangan*

Kota Dan Penerapannya. Penerbit Kanisius. Yogyakarta.

LAMPIRAN

LEMBAR KONSULTASI

N A M A : JOHANES ADHI NUGROHO,ST
N I M : L4B 006 160
MATA KULIAH : TESIS
D O S E N : 1. DR.IR.EDI PURWANTO,MT
2. IR.SUZANNA RATIH SARI,MM.MA
JUDUL TUGAS : FAKTOR - FAKTOR YANG BERPENGARUH
TERHADAP PEMBENTUKAN KARAKTER JALAN
SEBAGAI BENTUKAN TIGA DIMENSI
STUDI KASUS : JALAN PEMUDA KOTA SEMARANG
(PENGAL TUGU MUDA - JEMBATAN BEROK)

NO	TGL	CATATAN/URAIAN	PARAF
	14/06'08	lanjutan	ms
	18/06'08	lanjutan ke lapangan	ms
	21/06'08	try out kenisman up mengontrol kebalikan	ms
	8/07'08	lanjutan survey lap dan db instal deskripsi dr hal pendirian lap	ms
	16/07'08	lanjutan ke tahap survey tentukan jml. responden	ms

LEMBAR KONSULTASI

N A M A : JOHANES ADHI NUGROHO,ST
 N I M : L4B 006 160
 MATA KULIAH : TESIS
 D O S E N : 1. DR.IR.EDI PURWANTO,MT
 2. IR.SUZANNA RATIH SARI,MM.MA
 JUDUL TUGAS : FAKTOR - FAKTOR YANG BERPENGARUH
 TERHADAP PEMBENTUKAN KARAKTER JALAN
 SEBAGAI BENTUKAN TIGA DIMENSI
 STUDI KASUS : JALAN PEMUDA KOTA SEMARANG
 (PENGAL TUGU MUDA - JEMBATAN BEROK)

NO	TGL	CATATAN/URAIAN	PARAF
	22/05 2008	→ Definisi variabel di operasionalnya	
		Ditentukan \leftrightarrow input dr. kegiatan Pustaka	my
		& kegiatan Empiris	
		→ Hal tsb dr. proses up pengembangan	
		business	
	23/05 2008	- sederhanakan bahasa	ME
		- pergelas makna dari pertanyaan yg diajari	
		kan	
		- lanjutkan	
	30/05 2008	- Operasionalisasi business model	ME
		menjadi lebih kompleks & dimensi	

LEMBAR KONSULTASI

N A M A : JOHANES ADHI NUGROHO,ST
N I M : L4B 006 160
MATA KULIAH : TESIS
D O S E N : 1. DR.IR.EDI PURWANTO,MT
 2. IR.SUZANNA RATIH SARI,MM.MA
JUDUL TUGAS : FAKTOR - FAKTOR YANG BERPENGARUH
 TERHADAP PEMBENTUKAN KARAKTER JALAN
 SEBAGAI BENTUKAN TIGA DIMENSI
 STUDI KASUS : JALAN PEMUDA KOTA SEMARANG
 (PENGGAL TUGU MUDA - JEMBATAN BEROK)

NO	TGL	CATATAN/URAIAN	PARAF
1	16/8-2008	Langutkan dg penaknaan !	<i>[Signature]</i>
	29/8-2008	Pemahaman bahwa hanya konfirmasi teori tetapi sebuah proses mendiskusikan tentang penelitian ke grand theory nya agar teori tidak stagnan.	<i>[Signature]</i>
	9/9-2008	Langutkan	<i>[Signature]</i>
	13/9-2008	Selesai upsidang thesis	<i>[Signature]</i>
	14/09-2008	Langutkan → sidang	<i>[Signature]</i>

